



Vers un espace industriel territorialisé. Comment faire cohabiter industrie et territoire?

Rémi Avril

► To cite this version:

Rémi Avril. Vers un espace industriel territorialisé. Comment faire cohabiter industrie et territoire?. Sciences de l'Homme et Société. 2015. dumas-01238721


HAL Id: dumas-01238721

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01238721>

Submitted on 7 Dec 2015

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Vers Un Espace Industriel Territorialisé

Comment faire cohabiter industrie et territoire?

Rémi Avril

NOTICE ANALYTIQUE - PROJET DE FIN D'ETUDES

Nom et prénom de l'auteur : AVRIL Rémi

Titre du projet de fin d'études : Vers un espace industriel territorialisé, comment faire cohabiter industrie et territoire?

Date de soutenance : 11 Septembre 2015

Organisme d'affiliation : Institut d'Urbanisme de Grenoble - Université Pierre Mendès France

Organisme dans lequel l'alternance a été effectuée : Isère Aménagement
– Groupe 38

Directeur du projet de fin d'études : BUCLET Nicolas

Collation :

- Nombre de pages : 111
- Nombre d'annexes : 0
- Nombre de références bibliographiques : 40

Mots-clés analytiques : Industrie, développement industriel, espace industriel territorialisé, zone industrialo-portuaire, économie circulaire, écologie industrielle, cohabitation, territorialisation, industrialisation

Mots-clés géographiques : Salaise-sur-Sanne, Sablons, Roussillon

Résumé

A la recherche de développement économique et d'emplois, la France s'inscrit dans une politique de re-industrialisation des territoires.

Ce développement industriel interroge. A la fois incontournable au développement économique mais aussi source de nuisances, entre proximité et rejet, l'industrie se trouve dans un rapport très paradoxal avec son territoire, et reste vécue comme un « mal nécessaire ». Il apparaît alors essentiel de se demander, comment faire cohabiter industrie et territoire ? Comment résoudre les tensions persistantes entre ces deux entités ?

Ce questionnement est fondamental pour un développement durable des territoires, et nous invite à regarder le passé pour mieux comprendre les phénomènes d'industrialisation puis de cloisonnement de l'industrie. Dans un second temps, ce travail s'attache à confronter cette problématique au cas d'étude de la Zone Industriale-Portuaire de Salaise-Sablons, INSPIRA. Cette expérience innovante nous montre en quoi la territorialisation de l'espace industriel forme en soit un nouveau modèle de développement, rapprochant industrie et territoire.

L'espace industriel territorialisé semble émerger comme une réponse à la construction de l'industrie du XXIème siècle.

Abstract :

In search of economic development and the creation of jobs, France is undergoing a process of reindustrialisation. However, this industrial development must be questioned.

While unavoidable for economic development, industry is also a source of pollution. A paradoxical relationship between industry and territory therefore exists, between proximity and rejection. Industry is still seen as a 'necessary evil'. It is therefore essential to ask how the two, industry and territory, can exist in harmony with one another ? How can we resolve the ongoing tension between the two entities?

This question is fundamental for sustainable development and invites us to study the past to better understand the process of industrialisation and then the confinement. Secondly, this work aims to address the overall problem by using a case study of the port and industrial zone of Salaise Sablons, INSPIRA. This innovative example shows how the territoriality of industrial space forms a new model of development, bringing industry and land closer together.

The territorialised industrial space is emerging as a response to the invention of the twentieth century industry.

PARTIE 1 : L'industrialisation des territoires, le paradoxe d'un « mal nécessaire », entre proximité et rejet

11 **REMERCIEMENTS**

15 **INTRODUCTION**

15 Etat des lieux

16 Questionnement

18 Méthodologie et positions

20 **1.1 L'industrie pilier de son territoire**

22 1.1.1 Une corrélation forte entre industrialisation et urbanisation

24 1.1.2 Des expérimentations industrialo-urbaines

30 1.1.3 Une industrie indispensable au métabolisme territorial

32 **1.2 Des nuisances industrielles qui questionnent la proximité de l'industrie**

33 1.2.1 Namur, l'acceptation des débordements industriels par négociation

35 1.2.2 Feyzin, l'enjeu économique dominant

38 **1.3 Un encadrement législatif passif dans la cohabitation industrie et territoire**

38 1.3.1 Installation Classée pour la Protection de l'Environnement

42 1.3.2 La directive Seveso

43 1.3.3 Le Plan de Prévention des Risques Technologiques

45 **1.4 Le cloisonnement de l'industrie**

45 1.4.1 L'industrie face à un nouveau contexte

47 1.4.2 La plateforme chimique comme organisation de la compétitivité

48 1.4.3 Les limites du cloisonnement industriel

**PARTIE 2 : Vers un espace industriel territorialisé,
L'étude du cas de la Zone Industriale-Portuaire de
Salaise-Sablons, INSPIRA**

60 **2.1 L'ancrage historique de l'industrie dans l'agglomération Roussillonnaise**

60 2.1.1 Les prémices d'une implantation industrielle

62 2.1.2 Rhône-Poulenc et l'industrialisation d'un territoire rural

68 2.1.3 Le désengagement industriel dans le territoire

71 **2.2 Le territoire acteur et manager de l'espace industriel**

71 2.2.1 Les institutions territoriales à l'initiative du projet industriel

75 2.2.2 La ZAC comme mode opératoire

77 2.2.3 Le management de l'espace industriel

79 **2.3 L'écologie industrielle vecteur de territorialité**

79 2.3.1 Principes de l'économie circulaire et ses enjeux

81 2.3.2 L'agriculture comme possible lien avec l'industrie

85 2.3.3 Des limites opérationnelles

86 **2.4 Quelle intégration urbaine pour l'espace industriel ?**

86 2.4.1 Des contraintes fortes avec lesquelles il faut composer

90 2.4.2 Une ouverture basée sur la perméabilité et la mixité d'usage

96 2.4.3 L'industrie en horizon, un paysage qualifié et assumé

101 **Conclusion**

107 **Bibliographie**

Remerciements

Ce projet de fin d'études finalise ma scolarité à l'Institut d'Urbanisme de Grenoble et cette dernière année réalisée en apprentissage au sein de la société Isère Aménagement.

Je tiens à remercier ici les personnes sans qui mes études supérieures et plus particulièrement cette dernière année n'auraient pas été aussi enrichissantes et passionnantes.

Tout d'abord, l'équipe enseignante de l'IUG, qui a su me faire découvrir et aimer la pratique de l'urbanisme. Elle m'a soutenu et fait confiance dans mes engagements, et notamment durant ma troisième année en échange Erasmus à l'Université de Birmingham.

Je souhaite remercier mon maître d'apprentissage, Jean-Christophe Rosselin, pour son investissement, sa disponibilité et ses conseils enrichissants. Mais aussi l'équipe projet, Cédric Arduini, Liliane Carrière et Philippe Cadoux avec qui j'ai eu le plaisir de travailler au quotidien.

Enfin, merci à mon directeur de projet de fin d'études, Nicolas Buclet, pour son suivi et son encadrement tout au long de cette année universitaire.

« La France aime son industrie comme le chien aime son os :
quand celui-ci n'est pas menacé, il l'enterre, mais dès qu'on fait
mine de lui retirer, il montre les dents »

Denis Ranque

INTRODUCTION

ETAT DES LIEUX


S'interroger et mettre en lumière la question du développement industriel dans le cadre de l'urbanisme, tel sera l'objet de ce travail. Pour cela, il est d'emblée important de faire un bref état des lieux sur le sujet.

Pour P. Merlin et F. Choay (2010), l'industrie se définit par « l'ensemble des activités collectives de production de biens à partir de matières brutes, à l'aide de travail et de capital : ceux sont celles qui correspondent au secteur secondaire, y compris l'industrie du bâtiment et des travaux publics. ». On peut distinguer des classes d'industrie selon notamment la place dans le processus de transformation des produits industriels de base (ex : sidérurgie, chimie lourde) qui produisent des produits semi-finis. Plus généralement on retrouve une classification par filière économique : industrie extractive, industrie de l'eau, des déchets et de la dépollution, la production d'énergie, l'industrie manufacturière. Cette dernière représente 80% de la production*.

Conscient que les limites de l'industrie évoluent et deviennent de plus en plus floues dû notamment aux nouvelles technologies et à l'émergence de nouvelles filières hybrides. Nous nous attacherons à restreindre notre travail autour de l'industrie lourde et notamment l'activité liée à la chimie. Cette dernière est caractéristique d'un certain nombre de problématique : nuisance, pollution, forme urbaine, réglementation, besoin etc.

L'industrie a la capacité de produire en grande quantité et de générer un nombre conséquent d'emplois. Ainsi, l'import-

** Commissariat
Général au développement durable,
Repères, Industrie
et Environnement,
édition Avril 2014*



tance de l'industrie sur un territoire est souvent considérée comme un des meilleurs indices de la puissance économique. Pourtant, paradoxalement on constate que dans les pays les plus développés, l'importance de l'industrie tend à diminuer en raison de gains de productivité, mais aussi en vertu d'une division géographique, voire internationale, du travail. La mondialisation a eu pour conséquence la restructuration d'activités voir la délocalisation. Ainsi, en France, l'industrie représentait encore 35,4% des emplois en 1960, 30,1% en 1990 et seulement 16% en 2005. (Merlin & Choay 2010)

Les industries peuvent s'implanter dans le tissu urbain ou rural, ou dans des zones d'activités industrielles. Selon leur taille, le permis de construire est accordé par le maire ou par le préfet. Ces implantations doivent prendre en compte des considérations environnementales. Les usines sont souvent génératrices de nuisances : bruit, pollution de l'air, des eaux et du sol, déchets industriels, trafics de poids lourds. Des réglementations et classifications sont de vigueur pour encadrer ces nuisances, au titre du droit de l'urbanisme et du droit de l'environnement principalement.

QUESTIONNEMENT

Depuis une dizaine d'années, au regard du déclin industriel et de la perte de productivité et d'emplois, l'idée d'une re-industrialisation de la France est devenue une question politique centrale. Sans que celle-ci n'ait réellement de couleur politique définie. Le développement industriel est brandi comme un levier d'action «made in France» pour retrouver de l'emploi et de la

productivité à l'échelle d'une commune, d'une métropole ou à l'échelle nationale.


Comme l'exprime clairement le gouvernement : « placer la France au premier rang de la compétition mondiale en réinventant son récit industriel, c'est l'objectif fixé dès 2013 par le président de la République. Avec l'engagement de 34 plans industriels, la nouvelle France industrielle devient une réalité. Le 18 mai 2015, Emmanuel Macron lance une deuxième phase avec le projet Industrie du futur, dont l'ambition est de forger une industrie plus connectée et plus compétitive. »* Cet engagement politique s'illustre à d'autres échelles, que se soit des régions, des métropoles ou des communes. Comme le Grand Lyon qui s'investit particulièrement dans ce renouveau industriel avec une action publique forte.**

*<http://www.gouvernement.fr/action/la-nouvelle-france-industrielle>

La course effrénée à la compétitivité est lancée. Néanmoins, entre indicateur économique et chiffre de l'emploi, la question urbaine semble exclue du débat. Et pourtant, on parle de projets de plusieurs centaines d'hectares, de milliers de salariés et des formes architecturales et urbaines très spécifiques. La présence d'industrie sur un territoire n'est pas anodine. L'industrie génère des nuisances qu'il faut gérer, mais c'est aussi un formidable pôle d'activité qui concentre et dynamise un territoire. Entre proximité et rejet, l'industrie se trouve dans un rapport très paradoxal avec son territoire, mais elle reste vécue comme un «mal nécessaire». Dans ce contexte, **comment faire cohabiter industrie et territoire?** Comment résoudre les tensions persistantes entre les deux entités. De quelle manière leur relation évolue-t-elle? Comment construire un nouveau modèle industriel qui puisse être accepté par tous?

** p218 «L'industrie notre avenir» P. Veltz 2015

La réponse à ce champ problématique s'annonce comme



déterminant dans le développement d'une industrie désirable et non plus seulement tolérée. Mais aussi dans la perspective d'un développement durable, dont l'urbanisme doit composer et mettre en symbiose ses trois dimensions fondamentales : sociale, environnementale et économique.

MÉTHODOLOGIE ET POSITIONS

L'industrialisation des territoires qui a débuté au XIX^e siècle a été une réelle révolution à la fois économique, technologique et urbaine. Mais l'industrie s'est très vite apparentée à un «mal nécessaire». D'un côté l'industrie est indispensable au développement de notre économie et à la cohésion de notre société, mais de par ses conséquences néfastes sur l'environnement et ses nuisances diverses, elle s'est vue peu à peu rejetée des milieux urbains, à distance des lieux de vie. L'analyse de la relation industrie/territoire dans le temps, nous montrera que ce rapport évolue entre proximité et rejet, entre nécessité et conflit. On observe trois temps. Tout d'abord, l'industrie se développe, et bâtit sa propre société. Elle est un réel pilier du territoire. Puis pour diverses raisons, que nous explorerons, l'industrie se cloisonne, elle devient a-territoriale. Aujourd'hui, comme nous l'avons expliqué auparavant, nous sommes confrontés à un nouveau contexte qui pousse les territoires à être l'initiateur de nouveaux espaces industriels.

L'étude du projet de la Zone Industriale-Portuaire de Salaise-Sabons, INSPIRA, nous permettra de confronter un cas pratique à la question de la cohabitation. En effet, nous verrons comment ce projet incarne une nouvelle forme de rela-

tion entre l'industrie et son territoire. Il sera bien question d'un espace défini par son projet d'aménagement soit 340 hectares. Mais contrairement au passé, ici, c'est le territoire qui est à l'initiative du développement de cet espace industriel. Nous verrons comment l'action publique met en œuvre une territorialisation de cet espace, au travers d'un projet de ZAC, d'un management de l'espace, d'un développement de l'écologie industrielle et d'un aménagement réinterprétant la zone industrielle classique. Il est bon de préciser que cette problématique n'est nullement abordée sous cet angle dans la perspective du projet INSPIRA. La question économique étant le facteur déterminant numéro un.

Ce projet de fin d'études conclut le travail d'une année en alternance entre un travail théorique à l'Institut d'Urbanisme de Grenoble et une activité professionnelle au sein d'Isère Aménagement. Cette expérience mixte est la base de mon travail de recherches et de réflexions.

Comme exprimé auparavant, ce travail se compose en deux parties. Nécessaire à une meilleure prise en main du sujet, la première partie expose un recul théorique et historique basé sur des ouvrages et des publications scientifiques. Dans un second temps, nous verrons en quoi INSPIRA incarne un nouveau modèle de cohabitation entre industrie et territoire. Une analyse qui a pu être réalisé grâce à un travail au plus proche du projet dans le cadre de mon apprentissage à Isère Aménagement.

Une approche photographique complète le travail d'écriture, dont l'objectif est de toujours faire le lien entre la conceptualisation et la réalité physique.



PARTIE 1



L'industrialisation des territoires,
le paradoxe d'un « mal nécessaire »,
entre proximité et rejet

1.1 L'INDUSTRIE PILIER DE SON TERRITOIRE

Dans l'histoire des villes, l'industrialisation marque une forte urbanisation. Ce phénomène affecte le territoire dans toutes ses dimensions : économie, social, culture, paysage, morphologie urbaine etc. Cette corrélation avec l'urbanisation soulève un paradoxe entre territoire et industrie : celui d'une part, d'un rapport de rejet et de tensions persistantes, et d'autre part, leur interdépendance réciproque. Le premier a besoin de l'industrie pour son économie et subvenir à ses besoins. Le second nécessite une certaine proximité avec les lieux de vies pour avoir de la main d'œuvre et bénéficier de tous les équipements et services dont une ville possède.

C'est donc au prisme de ce paradoxe que nous abordons l'analyse historique et théorique de la relation entre industrie et territoire.

1.1.1 Une corrélation forte entre industrialisation et urbanisation

La révolution industrielle a été à l'origine d'une élévation sans précédent des taux d'urbanisation. La multiplication des très grandes villes est apparue avec l'industrie. Pour exemple, entre 1800 et 1900, la population de Londres a été multipliée par 10, celle d'Essen par 30, celle de Dusseldorf par 40, les populations de Birmingham, de Manchester, de Leeds par 20, celle de Marseille et Lyon par 6. (J. BONNET 2009). La grande industrie a la capacité de polariser et d'agglomérer. Elle a donné naissance à une nouvelle structure urbaine : la conurbation, dont l'agglomération urbaine Rhin-Rhur est certainement un paradigme.



Slum, Cité de Westminster Londres, extrait de «London : A pilgrimage» de Blanchard Jerrold et Gustave Doré (1872)



Extrait de «London : A pilgrimage» de Blanchard Jerrold et Gustave Doré (1872)

*voir thèse de
Jean-Michel Roux,
2004, «Tissu indus-
triel et tissu urbain
: les territoires de
l'industrie de la soie
à Saint-Etienne et
Macclesfield»

La population du bassin houiller de la Rhur est passée de 813 000 en 1871 à 3 521 000 en 1910 et 4 400 000 en 1939. Il s'agit aujourd'hui d'une conurbation de près de 11 millions de personnes, répartis entre une vingtaine de villes de plus de 100 000 habitants (J.BONNET 2009).

Le lien entre urbanisation et industrialisation est indéniable. Et l'impact de l'industrie dans l'urbain est tout autant conséquent. Elle marque le territoire dans sa morphologie* et son paysage, elle est aussi l'essence d'une culture et d'une société. La corrélation entre industrialisation et urbanisation tient tout d'abord, à cette époque, au caractère peuplant des industries. L'industrie est avant tout un secteur de production de masse, en ce sens les usines ont un besoin de main d'œuvre fort. On fait appel à des immigrants venus de toute l'Europe pour combler les manques. Cette démographie galopante nécessite l'aménagement d'habitat et des différents services et équipements. Seul un milieu urbain peut répondre à cette demande. L'industrie lancée dans une croissance sans fin, va dépasser largement son rôle de production industrielle pour devenir le bâtisseur et le créateur de l'urbain. Au travers d'entreprises paternalistes, l'industrie va organiser la vie de ses ouvriers : travail, habitat, loisir, vie sociale...

1.1.2 Des expérimentations industrialo-urbaine

L'industrie a eu un tel impact sur l'urbain, qu'historiquement on parle de « ville industrielle ». Une ville qui se caractérise par les chemins de fer, la densité, le mélange de quartiers d'habitation et d'usines. Les conditions de vie et de travail parfois difficiles ont poussé les politiciens, urbanistes et entrepreneurs à

trouver des solutions. Peu à peu, une pensée sociale et hygiéniste va se greffer à l'industrialisation. C'est notamment au travers de la question du logement ouvrier que vont se révéler les différents débats idéologiques qui ont traversé le XIXe siècle.

L'Angleterre, pays qui avait subi très tôt les inconvénients de l'industrialisation vit apparaître les premières tendances alternatives grâce à Robert Owen. Patron d'une filature en Ecosse, il fait de celle-ci un établissement modèle sur le plan des conditions de vie et de travail de ses ouvriers, avant de formaliser son projet de village communautaire, basé sur l'exploitation de la terre et d'une entreprise industrielle. (F.DUCHENNE 2002) Sur le même modèle on peut citer l'expérience de Charles Fourier avec son projet de phalanstère, ou encore le familistère à Guise de Jean-Baptiste Godin.

Mais l'expérience la plus intéressante dans l'étude du rapport entre industrie et territoire, est bien celle d'Ebenezer Howard. Face à la ville industrielle, il développa son modèle social réformateur dit « Garden-Cities of To-morrow » 1902. Il propose de bâtir des cités, «garden cities», mélangeant à la fois les qualités de la ville et de la campagne. Elles reposent sur une organisation coopérative de la ville qui ne doit pas compter plus de 35 000 habitants. De larges rues sillonnent la ville autour du centre et sont dotées d'infrastructures complètes. Le centre lui-même forme naturellement un parc. Les maisons individuelles sont alignées en bordure de la ceinture de verdure. Les activités industrielles sont implantées dans la couronne périphérique. Ce qui est frappant, est le fait qu'Howard ait répondu aux difficultés de la ville industrielle au travers d'un aménagement où la nature est centrale. De plus, il n'isole pas les usines, mais il les intègre

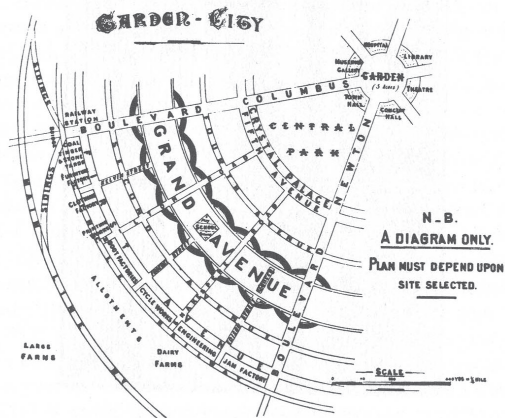


Illustration de l'organisation d'un cité jardin, extrait de «Garden Cities of To-morrow» 1902, Ebenezer Howard



Publicité parue dans «Punch» en 1920 pour communiquer sur la qualité de vie à Welwyn Garden city.

dans une conception globale de la ville.

Sur ce modèle de la cité jardin, George Cadbury a la tête d'une florissante entreprise de chocolat, a repris les théories de Howard pour mettre au jour sa cité jardin : Bourneville. Initialement implanté dans la ville de Birmingham, l'industriel a recherché un espace assez grand pour pouvoir se développer mais à la fois proche du chemin de fer et des canaux pour importer le cacao et autres matières premières. En 1893, il achète des terres où préexiste un petit bourg de fermes en périphérie de Birmingham. Il y construit plus de 300 cottages et maisons pour ses employés. Très préoccupé par la qualité de vie de ses ouvriers et notamment de leur santé physique, George Cadbury* fait construire de nombreux parcs et terrains de sport dans le village de Bournville. Cette expérience est remarquable de par sa composition globale d'une ville autour d'une industrie. Aujourd'hui encore l'usine est le plus gros employeur de la ville, et le patrimoine bâti reste exceptionnel après plus d'un siècle d'existence. L'usine fait en partie office de parc d'attraction, où l'on peut découvrir le monde enchanté du chocolat. Cadbury est devenu une marque pour le territoire.

* *«Chocolate Wars»*
Deborah Cadbury,
2011

Ces expériences nous invitent à prendre la mesure de l'impact de l'industrie dans le territoire. En effet, l'activité industrielle se présente comme un formidable outil de production de masse. Mais de part sa spécificité, elle influence la vie de la cité dans de nombreuses dimensions : sociale, culturelle, économique etc. Pour mieux répondre aux difficultés de la cohabitation entre industrie et territoire, ces entrepreneurs et utopistes ont fait le choix d'une action globale.



Illustration du concept de Bournville, tiré du blog de Birmingham Museums and Art Gallery, <http://bmagblog.org>



Photographie de l'usine de Bournville, 2012, R. Avril



Club des habitants de la ville



Photographie du stade de Bournville, 2012, R. Avril



Pavillon central



Photographie des cottages de Bournville, 2012, R. Avril



Maisons ouvrières

* «*L'invention des déchets urbains*»,
S.barles, 2005

Au XIX^{ème} siècle, l'industrie a su composer avec le territoire et tisser des liens très étroits avec la ville et l'agriculture, comme en témoigne le travail de Sabine Barles* sur les déchets urbains à Paris à cette époque. La valorisation industrielle et agricole des sous-produits urbains illustre les relations qu'entretiennent ces entités. En s'intéressant au travail des chiffonniers Sabine Barles a mis en évidence le rôle essentiel des matières premières organiques dans la production industrielle et agricole. Ces matières premières aussi bien des boues, des os, et des déchets divers ont fait de la ville un gisement de ressources d'autant plus important que ce sont les urbains qui mangent le plus et en particulier le plus de viande, et qui consomment le plus de ces nouveaux produits et objets que l'industrie leur propose. Une ville d'un million d'habitant pourrait «engraisser» plus de 100 000 hectares. Paris est dès lors considérée, autour de 1850, comme la plus grosse mine d'azote de France (S.Barles 2005). Un cercle vertueux s'est constitué autour des déchets. Grâce à eux, l'industrie trouve les ressources nécessaires et peut produire. Des matières que seule la ville peut alimenter en grande quantité. Cela se traduit par une circulation importante des matières. L'industrie devient un élément indispensable au métabolisme urbain.

Reprenant la définition de Sabine Barles, le métabolisme urbain désigne ainsi l'ensemble des processus par lesquels les villes mobilisent, consomment et transforment ces ressources naturelles. Ici, les déchets de l'un sont des matières premières des autres. L'auteur dresse un tableau des différentes utilisations de chaque matière première pour l'urbain, l'agriculture et l'industrie. Cette liste nous montre l'existence des liens étroits entre les trois entités.

Matériaux urbains	Utilisation industrielle	Utilisation agricole
Co-produits de la viande, équarrissage	Cuirs divers	Tannée, rognures
	Suif	
	Tabletterie	
	Colle et gélatine	Marc de colle
	Sulfate d'ammoniaque	Sulfate d'ammoniaque
	Bleu de Prusse	
	Produits ammoniacaux	
	Sang (raffinage de suvre)	Sang desséché
		Engrais composés
Vieilles chaussures	Charbon animal	Noir animal
Chiffons de lain	Fabrication de drap	engrais
	cyanoferrure de potassium	
Chiffons de chanvre, lin, coton	papier	
Vieux papiers	Carton	
Verre cassé	Verre	
Cendres	Potasse factice	Cendres lessivées ou charrées
	Savonnerie	
Matériaux de démolition	Epuration du gaz d'éclairage	
Boues et gadoues		Gadoues vertes / noires
Urines et excréments humains et animaux	Poudrette	
		Fumier
		Urate
		Engrais composés
Co-produits de la fabrication du gaz d'éclairage	Sulfate d'ammoniaque et produits ammoniacaux divers	Sulfate d'ammoniaque
	Alcali volatil	
	Goudron	
	Coke	

Tableau des matières premières urbaines, XIXe siècle, p104 «L'invention des déchets urbains», S.Barles 2005

1.2 Des nuisances industrielles qui questionnent la proximité avec l'industrie

L'industrie entretient des liens étroits avec son territoire. Elle bâtit ses cités et sa culture. Néanmoins cette proximité à la fois physique et physiologique va être vecteur de conflit. L'industrie est l'instrument de production qui permet de répondre aux besoins territoriaux, de produire et d'offrir des emplois en quantité. Plus simplement, l'industrie permet le développement territorial. Pour bénéficier de ces bienfaits, le territoire doit accepter en contrepartie son implantation et ses diverses nuisances qui en découlent. Un rapport de tension va se construire au fur et à mesure des débordements industriels. Entre proximité et rejet, le territoire vacille.

Dans les villes françaises du XIXe siècle, les hygiénistes réfléchissent à l'assainissement des espaces urbains et se concentrent sur deux points centraux : la pollution de l'eau et la lutte contre l'habitat insalubre. Mais lorsque le premier conflit mondiale se termine, un enjeu majeur émerge, celui de la qualité de l'air. Par leurs fumées les industries se retrouvent dans des zones périphériques mais dérangent de plus en plus les riverains, dont certains ont justement choisi la périphérie pour fuir l'insalubrité des centres anciens. Au travers de deux exemples* nous nous intéresserons aux problèmes que pose la proximité avec les activités industrielles Dans quelle mesure les débordements industriels sont ils acceptés? Comment sont-ils gérés?


** Référence principale : Débordements industriels, Environnement, territoire et conflit XVIIIe-XXIe siècle, T. Le Roux et M. Letté, 2013*

Entre 1854 et 1856, la région de Namur fut le terrain d'un mouvement violent d'opposition à l'industrie chimique. Pourtant cette région n'avait rien de comparable aux grands centres de la chimie industrielle. On n'y dénombrait quatre fabriques de soude et d'acide sulfurique en bordure de villages dans la vallée de la Sambre et du nord de Namur.

Comme l'explique Julien Maréchal (2013), durant l'année 1854, des plaintes parvenaient aux autorités par dizaines, faisant l'état d'arbres morts, de cultures brûlées par les vapeurs acides des fabriques ou témoignant d'inquiétudes sanitaires. Des rassemblements s'organisent pour protester et le mouvement prend une certaine importance. Une commission d'enquête est chargée de diagnostiquer les causes de ces nuisances. On s'aperçoit que les plaintes parvenues, vont jusqu'à 20 kilomètres des fabriques en question. Pourtant les experts fixent à 2000 mètres seulement le rayon maximal de dommages possibles. Ce grand écart oppose des savoirs divergents sur la pollution, mais révèle également un conflit territorial aux enjeux plus larges. Si toutes les plaintes s'accordent sur le rôle des usines dans la destruction de la végétation, elles divergent sur l'ampleur et l'explication du phénomène.

Les vapeurs délétères de la fabrique voisine sont pointées avec autant plus d'assurance qu'on peut les voir, certains jours, s'abattre sur les cultures ou progresser lentement en brouillard opaque. L'inquiétude est aussi sanitaire, on tousse au passage des vapeurs, on se protège les yeux, on se confine chez soi. Les plaintes remontent au plus haut niveau : le roi et la chambre.

Les vapeurs seraient la cause de nombreuses maladies



dans les cultures : pommes de terre, betteraves, pois, haricots, céréales, arbres fruitiers. Ce constat inquiète au plus haut point, puisque à cette période l'Europe rentre dans une période de crise alimentaire. La source du mal semble évidente et des chimistes s'emparent de la question démontrant les effets néfastes des industries chimiques.

Néanmoins la question du rôle économique de ces industries émerge. Il semble difficile de freiner l'activité de ces entreprises en sachant que l'industrie est en pleine expansion à cette époque. La pression économique est bien réelle. L'administration reçoit des lettres de différentes entreprises leur rappelant leurs rôles pour l'économie du pays et donc leurs ouvriers. De plus, la crainte d'une révolte sociale est forte. Le ministère cherche à contrecarrer les arguments revendiqués envers les industries pour ne pas que le mouvement prenne de l'ampleur.

Les conclusions du rapport d'analyse sont nuancées. Les dégradations produites par les vapeurs chimiques sont jugées bien réelles, mais dépendantes d'une série de facteurs. Comme le rayon d'influence qui a un caractère extrêmement variable, mais qui reste fixé à 2000m. Suite à ce rapport, des incidents seront encore recensés avec quelques rassemblements de protestation. Malgré ces événements encore existants les manifestations de mécontentement se raréfient. Au niveau plus local, des conflits persisteront liés notamment à des intérêts singuliers. De plus, l'administration oblige l'usine à utiliser des processus techniques qui limitent la libération d'acide. Cela se traduit par un dispositif technique de pointe permettant une condensation efficace des vapeurs. Cela était vitale pour l'usine qui avait été condamnée à indemniser les sinistrés. En plus de la diminution des nuisances, on assiste à un rachat des terrains les plus proches des sources de

pollution par l'usine elle-même. Les entreprises se procurent un espace restreint qu'elles peuvent légitimement polluer.


Il ressort de ce conflit, deux niveaux d'espaces de cohabitation. L'un qui est racheté par l'usine, où elle se légitime de ses débordements, et le second, ce sont les terrains négociés par indemnisations. La nuisance est finalement appréciable selon des facteurs dépendant de situation territoriale.

1.2.2 Feyzin, l'enjeu économique dominant

L'exemple de la raffinerie de Feyzin au sud de Lyon est intéressant car elle n'a fait l'objet que de peu de contestations, malgré ses débordements. Quels sont les débordements auxquels la raffinerie donne lieu et comment sont-ils gérés ?

A la fin des années cinquante, la présence de nombreuses industries dans le cœur de ville préoccupe. Perrache et Guillotière en sont les quartiers représentatifs. Le caractère peu urbanisé du sud lyonnais intéresse les politiques pour un éloignement des industries sur ces terrains presque vierges de toute habitation. Feyzin fera partie de ces communes qui vont accueillir des industries lourdes dont l'objectif est de préserver la qualité de vie du centre Lyonnais. Cette solution permet d'éloigner l'industrie tout en la gardant proche conservant ainsi les richesses et les emplois qu'elle génère.

Cette stratégie du déplacement des industries du centre vers la périphérie s'inscrit dans une vision « moderne » des choses avec une division spatiales des fonctions. D'un côté on valorise des espaces résidentiels et de l'autre des zones industrielles qui concentrent les nuisances.



Pour les élus lyonnais, l'objectif prioritaire est le déplacement des usines chimiques (dont Rhône-Poulenc, Rodiaceta ou encore Saint-Gobain) en périphérie, à Gerland, Saint-Fons, Feyzin, et Pierre-Bénite. Se greffe à ce projet celle de l'implantation d'une raffinerie qui elle est fortement soutenue par les acteurs relevant de l'Etat : la SADI (société d'aménagement de l'Isère), différents ministères, la préfecture de l'Isère. Elle s'inscrit dans une politique économique nationale présentée comme un impératif au service du développement industriel de la France. Une SEM est constitué pour assurer l'aménagement, et une Zone Industrielle (ZI) est créée à Feyzin. Ce lieu vierge propose les meilleures conditions d'implantations pour la raffinerie, à la fois éloignée et proche de la ville de Lyon, à proximité directe du Rhône, de l'autoroute et de la voie ferrée.

Néanmoins ce projet de raffinerie aux portes de la ville et aux limites du département du Rhône est loin de susciter l'enthousiasme du conseil municipal lyonnais, car il ne s'accorde pas avec la stratégie de développement de la ville. La raffinerie est une industrie lourde, nécessitant un terrain vaste (180 hectares sur les 220 prévus par la ZI) et il y a potentiellement le risque d'avoir des nuisances olfactives contre lesquelles les élus souhaitent lutter en se débarrassant des sites intra-muros. En contre partie, la ville de Lyon demande d'être fortement impliquée dans le contrôle et l'organisation de la sécurité du site.

Après l'expropriation d'agriculteurs, les travaux ont lieu en 1963 et l'exploitation débute en 1964. Deux ans plus tard, le 4 janvier 1966, la ville de Feyzin est bien malgré elle à nouveau le centre de toutes les attentions et préoccupations. Une explosion dans la raffinerie, suivie d'un grave incendie, font 18 morts, de nombreux blessés et occasionne d'innombrables dégâts alen-

tours. Cette catastrophe est par la suite qualifiée de « première catastrophe industrielle moderne ».

La catastrophe suscite une pluralité de mobilisations ces revendications réactivées ou nouvelles, portent à la fois sur la proximité de la raffinerie avec la zone urbaine et sur demande régulière d'informations. Les entreprises, situées sur l'Iles de chèvre, à proximité se plaignent également. Elles se sentent menacées à la fois par sa présence mais surtout par le manque de relations et d'échanges d'informations entre les deux parties. Le problème concerne donc en partie la question des relations entre ces entreprises et la raffinerie. Ce conflit est réglé par la suite avec un réaménagement des voiries d'évacuations et des systèmes d'alertes. (G. Le Naour, 2013)

Un dernier conflit concerne le groupe scolaire des Razes. Lorsque la catastrophe a eu lieu, les élèves n'étaient pas présents dans l'école endommagée. La question de son emplacement devient primordiale. La solution qui s'impose spontanément est le déménagement. Mais après négociations et au vu des opportunités foncières, l'école réouverte avec des mesures de sécurisation et de renforcement du bâti financées par la raffinerie. L'école reste à son emplacement initial.

Finalement l'industrie n'est pas considérée comme nuisible si elle est encadrée. De plus, l'importance du rôle économique des industries passent souvent au dessus des enjeux liés aux risques et aux pollutions environnementales. Ces dernières sont négociées dans le but d'être acceptées. On retrouve des compensations financières, des réglementations pour un meilleur suivi, ou encore des nouveaux procédés pour limiter les rejets polluants.

1.3 Un encadrement législatif passif

A présent nous allons nous intéresser aux différentes lois et directives qui ont permis d'encadrer la cohabitation entre industrie et territoire. Cette analyse se base sur le travail de Laure Bonnaud et Emmanuel Martinais (2005). Elle va nous permettre de comprendre comment la gestion de la proximité entre la ville et l'industrie a été pensée depuis près de deux siècles. Nous verrons que cette législation qui régule l'activité industrielle reste passive dans les rapports de tension, se limitant à un rôle de séparation tout tant préservant l'intérêt économique.

1.3.1 Les installations classées

Le décret du 15 octobre 1810 relatif aux manufactures et ateliers insalubres, incommodes ou dangereux est un premier texte fondateur en matière d'installations classées pour la protection de l'environnement. Conçu pour prévenir les litiges entre les industriels et leurs voisins, il fixe le principe de l'intervention de l'Etat, chargé d'autoriser les entreprises polluantes « à compter de la publication du présent décret, les manufactures et ateliers qui répandent une odeur insalubre ou incommode ne pourront être formés sans une permission de l'autorité administrative ». Les établissements concernés sont divisés en « trois classes », selon les inconvénients de leur fonctionnement :


- la première « doivent être éloignés des habitations particulières »

- la deuxième comprend « les manufactures et ateliers dont l'éloignement des habitations n'est pas rigoureusement nécessaire, mais «il importe, de ne permettre la formation qu'après avoir acquis la certitude que les opérations qu'on y pratique sont exécutées de manière à ne pas incommoder les propriétaires du voisinage, ni à leur causer des dommages ».

- La troisième classe regroupe les activités qui restent soumises à une surveillance de la police sans que se pose la question de leur implantation à distance des zones habités.

Ce classement touche une large palette d'activités de la fabrication d'acide sulfurique à la porcherie. Avant leurs implantations ces entreprises doivent obtenir une autorisation préfectorale qui encadre leur activité. Cette législation va dans le sens d'un éloignement de l'industrie et du monde urbain.

La loi du 19 décembre 1917, repose sur un équilibre qui vise à assouplir le système précédent, tout en accentuant la répression. Pour accroître la sûreté du fonctionnement industriel, les délais de recours sont limités, la nomenclature est révisée pour actualiser l'évaluation des dangers des établissements et un système de déclaration est créé. Les établissements qui étaient considérés comme les moins dangereuses n'ont plus besoin d'autorisation administrative, il suffit qu'ils déclarent leur existence à la préfecture. Dans le même temps, la loi renforce les sanctions et le contrôle des autres établissements dangereux. Ceci se traduit par la mise en place de peines pour non-respect et par l'obligation pour chaque département de se munir d'un service d'inspection. Ces missions vont être assurées par l'inspection du travail.



Néanmoins sur le terrain on va s'apercevoir du manque de savoir technique de cette inspection. En effet, l'inspection des établissements classés est vue comme une annexe à l'inspection du travail. Cela a pour conséquence une approche centrée sur l'usine et pas du tout sur l'environnement et le voisinage. On assiste aussi, jusqu'à la fin des années 1960, à un abandon progressif de l'inspection des établissements classés comme outil d'encadrement du développement urbain et industriel. Les établissements classés s'apparente à une déclaration administrative plus qu'à un encadrement. (L. Bonnaud & E. Martinais 2005)

Ce n'est qu'avec la loi du 20 avril 1932 que le droit de l'urbanisme s'engage dans la planification de l'industrie. Cette loi prévoit notamment que l'implantation des établissements de première et deuxième classe soit impossible dans les zones d'habitation. Deux décrets en 1958 portent également sur les liens entre le droit de l'urbanisme et la législation sur les installations classées. Le premier ouvre la possibilité de suppression par simple retrait de l'autorisation, après un délai de 30 ans à compter de leur création et lorsqu'ils portent atteinte au voisinage. Le second est relatif au recensement des établissements classés sur les plans d'urbanisme.

L'implantation des sites industriels est donc traités principalement par la loi sur les installations classées, selon le critère de l'éloignement des établissements nuisibles.

Alors que se produit le développement industriel des Trentes Glorieuses et la croissance urbaine de l'après guerre, rien n'arrive à empêcher le développement des zones industrielles de plus en plus proche avec les zones d'habitat. De plus, dans une logique de rationalisation de l'espace et de renforcement de

l'économie nationale, l'Etat cherche à favoriser la concentration et le développement des industries chimiques et pétrolières sur le territoire. Dans ce schéma, les nuisances et les nombreux désagréments produits par les usines sont largement compensés par tous les bénéfices du développement industriels. A la fin des années soixante dans le couloir de la chimie lyonnais, la ville et les usines se sont finalement rejointes pour s'intégrer dans un même paysage urbain. Les installations dangereuses et polluantes, regroupées le plus souvent dans de vastes plates-formes industrielles, côtoient désormais les quartiers d'habitat populaire.

La cohabitation des industries à risque et des aires urbaines n'apparaît véritablement comme un problème qu'à partir des années 1970, avec l'émergence des préoccupations environnementales et le constat d'une sensibilité aux accidents industriels. Les manques en matières de sécurités révélées par la catastrophe de Feyzin en 1966, la création du ministère de l'environnement en 1971 et le développement des associations de protection de la nature, contribuent notamment à la mise en place d'un programme d'action publique en réponse aux questions soulevées par la proximité des usines chimiques ou pétrolières et des espaces résidentiels. En 1976 la loi des ICPE est instaurée. L'objectif est de faire en sorte que les établissements dangereux puissent continuer à se développer avec la ville. En effet, cette loi élargi le champ des intérêts protégés de la notion de *voisinage* à celle beaucoup plus large d'*environnement*.

La directive européenne du 24 juin 1982 SEVESO renforce les obligations des industriels producteurs de risques, de pollutions et de nuisances.

S'agissant de la sécurité industrielle, la directive Seveso crée un lien explicite entre les activités dangereuses et les préoccupations sociales et environnementales, traduites en termes de « protection de la population » et de « protection de l'environnement ». Elle indique qu'il convient de « concevoir et d'orienter le progrès technique de façon à répondre au souci de la protection de l'environnement » et que « la meilleure politique consiste à éviter, dès l'origine, les possibilités d'accident par une intégration de la sécurité aux différents stades de la conception, de la production et de l'exploitation ». En ce sens, il s'agit de constituer l'environnement naturel, social et urbain des usines à risques en un système de contraintes qui s'impose au développement de ces mêmes usines, à la condition que la traduction opérationnelle de ce système reste « économiquement acceptable ». Ce dernier terme réduit considérablement la portée des obligations introduites par la directive. (L. Bonnaud & E. Martinais 2005)

L'application de la directive SEVESO se traduit par une action de mise en conformité des établissements chimiques à l'échelle nationale. Il conduit à un examen systématique des installations les plus dangereuses, à l'évaluation de leurs potentialités accidentelles par une étude de dangers, puis à la mise en place de dispositifs de sécurité conçus pour limiter les effets des accidents. Néanmoins, la directive Seveso n'a aucune incidence sur le développement urbain à quelques exceptions (délocalisations


ou arrêts de fabrication), elle reste sans effet sur la question de la proximité des usines et des zones résidentielles.

1.3.3 Plan de Prévention des Risques Technologiques

Des accidents d'envergures dans les années quatre-vingt, dont Mexico qui compte 650 morts et 6400 blessés et Bhopal avec 2500 morts et 250 000 blessés, incitent l'administration à mettre en place un nouvel outil de gestion de la proximité géographique de l'industrie et du territoire.

La loi de 1987 vient modifier le code de l'urbanisme pour mettre à la disposition des acteurs locaux une nouvelle possibilité d'action sur le développement urbain. Les collectivités doivent intégrer dans les documents d'urbanisme l'existence de risques technologiques majeurs, sous forme de restriction du droit à construire.

Mais le 21 septembre 2001, la catastrophe AZF a une fois de plus relancé le débat sur la place des industries à risque dans la ville. A l'initiative de plusieurs élus de grandes agglomérations françaises, ce débat s'est immédiatement focalisé sur le thème de la délocalisation des sites chimiques vers des espaces moins urbanisés. Par un discours du 28 Septembre 2001, le premier ministre Lionel Jospin prend publiquement position en faveur du maintien des usines chimiques en milieu urbain et propose la création d'un nouvel outil de maîtrise de l'urbanisation, le Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT). Cette annonce préfigure la réforme législative qui repose sur le renforcement des dispositifs d'action sur l'urbanisation, envisagés une



fois de plus comme des mesures de préservation du développement industriel. La loi dite de Bachelot est adoptée le 30 juillet 2003. Ainsi on donne la possibilité de préempter, de délaissier et d'expropriation dans les secteurs les plus exposés. Ici on ne cherche plus à délocaliser les usines à risques mais programmer le départ du voisinage. On cherche à créer une ceinture de vide entre l'industrie et la ville.

L'analyse des directives sur les établissements classés permet de comprendre les enjeux et les orientations qui ont été prise pour faire cohabiter territoire et industrie. La gestion des risques industriels est conçue comme un espace de conciliation d'intérêts très divergents entre : le développement économique, l'aménagement de l'espace, la préservation de l'environnement, la protection de la santé des populations etc. Selon les époques et le contexte, les compromis entre ces intérêts évoluent et se hiérarchisent différemment.

Au niveau européen, il faudra attendre les années 1980 pour voir apparaître la directive Seveso (directive 96/82/CE) qui impose aux Etats membres de l'Union Européenne d'identifier les sites industriels présentant des risques d'accidents majeurs. La notion de distance de sécurité entre habitations et certains sites industriels spécifiques fait son apparition au même moment. L'analyse du risque industriel commence donc à se fonder dans la planification urbaine.

1.4 Le cloisonnement de l'industrie

1.4.1 L'industrie face à un nouveau contexte

«L'équilibre entre ville, industrie et agriculture ne dure pas. L'agriculture et l'industrie se désintéressent progressivement des matières premières urbaines et mobilisent d'autres ressources extraites des entrailles de la terre (hydrocarbures, phosphates, potasse ou l'atmosphère (azote pour la production d'engrais et d'explosifs). Les transitions énergétiques entraînent la disparition de certains sous-produits urbains et l'extinction des débouchés pour d'autres.» (S.Barles 2013) On constate une désurbanisation de la matière première, qu'auparavant seule la ville était capable de fournir. Le gisement urbain apparaît comme limité et ne permet une production de masse. De plus, les nouvelles connaissances scientifiques sur les processus organiques permettent de fabriquer des produits de synthèse qui sont gérable directement par les industriels. Les liens industrie-industrie se développent.

Concernant les déchets urbains, ils sont progressivement traités en vue d'une élimination. En effet, certains procédés se banalisent, comme l'incinération, le traitement des eaux usées dans des stations d'épuration, l'enfouissement dans des déchetteries.


En ville, le mouvement hygiéniste pousse les activités à risque en dehors des villes. Une politique de décentralisation industrielle est mis en œuvre en France à partir de 1955, sous la forme d'une première délocalisation, mais interne au pays, vers

Les plateformes sont des zones industrielles de grande taille que l'on peut qualifier d'intégrée. C'est à dire, que les entreprises retrouvent en ce lieu tout ce dont elles ont besoin. Les plateformes sont en grande partie indépendantes des territoires. Cette forme de spatialisation de l'industrie répond à l'enjeu de compétitivité des sites. D'après le Benchmark européen sur les plateformes chimiques menée en 2014 par le ministère de l'économie, les facteurs du succès de ces plateformes tiennent à :

- la compétitivité énergétique. «Les industriels interrogés sont confiants dans la capacité de la France à maintenir à long terme une électricité compétitive, compte tenu des choix énergétiques». L'énergie est une question centrale dans l'industrie chimique, notamment dans la production de vapeur.

- la compétitivité des matières. La proximité de plusieurs sociétés permet l'approvisionnement rapide et direct en matières premières ou sous-produit. Les échanges de matières sont faciles à mettre en oeuvre au travers de pipeline par exemple. De plus, ces plateformes se positionnent à des endroits stratégiques en terme de logistique. C'est à dire à proximité directe de ports, du réseau ferré ou de l'autoroute pour pouvoir importer des matières premières facilement.

- la compétitivité des coûts fixes mutualisés. La mutualisation est la clé de ces espaces industriels. Ainsi les sociétés peuvent parta-



ger le coût des services de sécurité, d'inspection, de protection contre les incendies, le traitement des effluents, etc.

- l'attractivité des compétences Recherche & Développement. La plupart des plateformes sont au coeur des bassins d'emplois qualifiés pour les métiers de la chimie, et suffisamment adaptés à l'implantation d'entreprises internationales.

A rajouter, que la formation de plateforme chimique facilite la gestion globale des nuisances industrielles et la mise en place d'une gouvernance à l'échelle de l'espace industriel qui permet une gestion optimale. Cette gouvernance peut prendre la forme d'un GIE (groupe d'intérêt économique) comme celui d'OSIRIS à Roussillon (38).

1.4.3 Les limites du cloisonnement industriel


En se détachant de la question industrielle, l'urbanisme a laissé se former des espaces de la taille d'une commune se constituer sous le seul angle de la compétitivité. Cela interroge notamment lorsque les grandes villes à la pointe de l'urbanisme durable nous brandissent les slogans de la mixité fonctionnelle et du post-zoning. Pourtant la plupart des zones industrielles sont «comme les grands ensembles d'immeubles collectifs, comme les zones commerciales et leurs hypermarchés, comme les campus universitaires bétonnés, comme tout ce qu'a laissé cet urbanisme de zonage mal inspiré par les théories mal comprises du Corbusier et légué par cette époque fonctionnaliste, productiviste.» (BONNET 2009).

Selon un rapport de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme datant de 2011, la mixité fonctionnelle est un objectif à définir au cas par cas, mais apporte bien des bénéfices.

La mixité fonctionnelle n'est pas une valeur en soi prônée pour elle-même. Elle est censée participer à la mise en œuvre de deux grandes causes – le développement durable et l'égalité entre les citoyens, auxquelles peut s'ajouter le renforcement des centralités, relevant proprement de l'aménagement. La mixité fonctionnelle est donc utile pour « la ville des courtes distances ». Dans une optique de développement durable, en créant des quartiers fonctionnellement mixtes le but est de limiter les déplacements. La régénération économique. Dans une optique de réduction des inégalités territoriales, ces objectifs visent plus particulièrement les quartiers en renouvellement urbain. Le renforcement des centralités urbaines fragiles. Cet objectif relèverait à la fois d'une dimension sociale avec la recherche d'une « ville vivante » par la mise en œuvre d'une « ville intense » et d'une dimension économique, la concentration des activités économiques entretenant l'attractivité de la ville.

Le position du rejet total de l'industrie pose problème en terme d'équilibre territorial. On perd de la capacité productive en terme économique. Et plus globalement, il y a une perte de mixité des activités. Le risque est de concentrer l'activité industrielle dans un secteur et donc les populations ouvrières sur des mêmes territoires. En s'abstenant de se préoccuper de la question du développement industriel en terme urbain, on ne développe pas de modèle industriel comprenant une réelle qualité de vie, paysagère et urbaine. Comme l'explique Edith Heurgon* un territoire ne se réduit pas à l'activité économique et aux emplois. Il com-

* Dans « l'industrie
notre avenir », 2015



prend aussi des habitants et des usagers, des personnes âgées, des enfants. Il sera attractif s'il offre des emplois mais aussi une qualité de vie et un cadre agréable aux salariés et à leurs familles, des soins pour les personnes âgées, une vie associative dynamique, etc. Dans le lien entre entreprises et territoires, il faudrait réintégrer les notions de qualité et de projet de vie.

Au regard des avancées technologiques, il est pour l'instant difficile d'imaginer d'habiter dans des espaces industriels. C'est pour cela que le terme de cohabitation semble plus approprié faisant référence à des notions plus subjectives relatives au bien-être, au sentiment de sécurité des populations résidant à proximité de zones à risques. Mais aussi à tous les liens rapprochant deux entités, sur le point de vue : économique, social et environnemental, se concrétisant en relation physique, physiologique ou de coopération.



Les conséquences de l'industrialisation ont été sans précédent. L'industrie a la capacité d'influencer, de construire une économie, une société, une culture, une ville, une histoire. Cette capacité d'interagir avec les différentes sphères territoriales donne un rôle déterminant à l'industrie, qu'il faut comprendre pour mieux appréhender les enjeux qu'elle pose.

L'insertion industrielle dans le territoire n'est pas sans mal. Les débordements industriels récurrents poussent les villes à les rejeter en périphérie, loin des centres villes. Cette tension est encadrée au fur et à mesure des accidents. Le développement économique reste prédominant sur ce rapport de tension. Pour mieux l'encadrer un cadre législatif s'est constitué au fur et à mesure des accidents. Néanmoins cette législation reste passive et se contente de séparer industrie et territoire. Dans certains cas elle fait reculer l'urbain face à l'industrie. Au vue de cette posture restrictive et surtout d'un nouveau contexte économique, l'industrie va peu à peu se cloisonner. La mondialisation pousse les entreprises à être de plus en plus compétitives. Elles se recentrent sur leur fonction principale de production et se détachent progressivement des territoires, se rattachant à ce que certains appelleront un espace monde. Les usines doivent pouvoir être mobiles au niveau mondial. Des formes spatiales de la compétitivité émergent comme modèle dominant dans l'industrie. Souvent en parc industriel ou plateforme, ces lieux sont a-territoriaux. Physiquement imperméables, ils sont l'expression d'une industrie à la recherche de performance économique. Ce processus participe à la disparition

d'une réflexion industrialo-urbaine, au profit de la question économique. De plus, la vague de désindustrialisation qui touche les pays occidentaux, amène les engagements politiques dans une quête de développement industriel et de recherche d'emploi.


Au regard des expériences passées, la ré-industrialisation de nos territoires doit nous interpeller sur l'aspect urbain de son développement. Au vue des tensions persistantes entre industrie et territoire. Il apparaît donc essentiel de se demander comment faire cohabiter ces deux entités? Selon Merlin et Choay le territoire est une étendue d'un espace approprié par un individu ou une communauté. On parle d'une part de territoire appartenant à un propriétaire ou approprié par un animal. La notion de territoire n'est pas seulement spatiale, mais elle implique une dimension temporelle d'appropriation et de constitution, qui peut avoir été très longue. Ainsi nous comprendrons la territorialisation d'un espace, comme le processus d'appropriation, et de constitution d'un espace par le territoire. On peut alors parler d'espace territorialisé. Au travers de l'étude du cas de la Zone Industrialo-Portuaire de Salaise-Sablons, INSPIRA, nous chercherons à mettre en évidence les éléments, les acteurs et les processus qui vont permettre la territorialisation de l'espace industriel, incarnant ainsi un nouveau modèle de cohabitation entre l'industrie et son territoire. Nous nommerons ce fait «espace industriel territorialisé».



PARTIE 2



**Vers un espace industrie territorialisé,
L'étude du cas de la zone industrialo-
portuaire de Salaise-Sablons,
INSPIRA**



Situé au carrefour de cinq départements, sur les deux communes de Salaise-sur-Sanne et Sablons, la Zone Industriale-Portuaire (Z.I.P.) de Salaise - Sablons, de son nom de projet INSPIRA, est positionnée en bordure du canal d'amenée du Rhône, en limite -Ouest du département de l'Isère, à 40 km au sud de l'agglomération lyonnaise et 50 km au nord de Valence, sur un axe économique européen majeur de circulation multimodale (fluviale, ferroviaire et routière) et de productions industrielles, pharmaceutiques et chimiques.

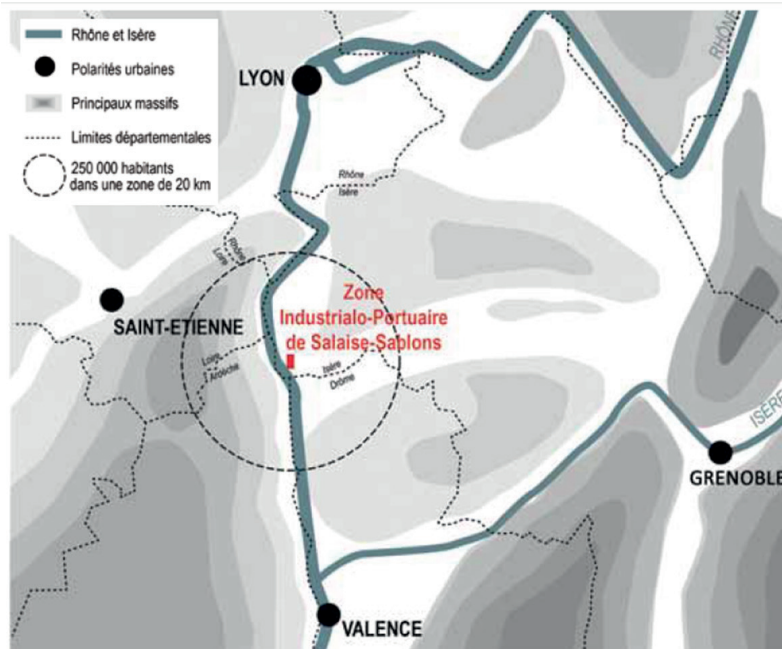
INSPIRA présente un positionnement géographique et économique unique. Sa situation, en tant que seul port de l'Isère, au centre du bassin du Rhône, disposant d'un embranchement ferré à la ligne Paris-Lyon-Marseille et à proximité de plusieurs métropoles régionales (Lyon, Grenoble, Saint Etienne, Valence) est un atout indéniable.

Dans le cadre de son développement, le site portuaire de Salaise-Sablons a besoin de consolider son hinterland, zone d'influence et d'attraction économique d'un port, facteurs clef pour le déploiement d'un marché de transbordement multimodal.

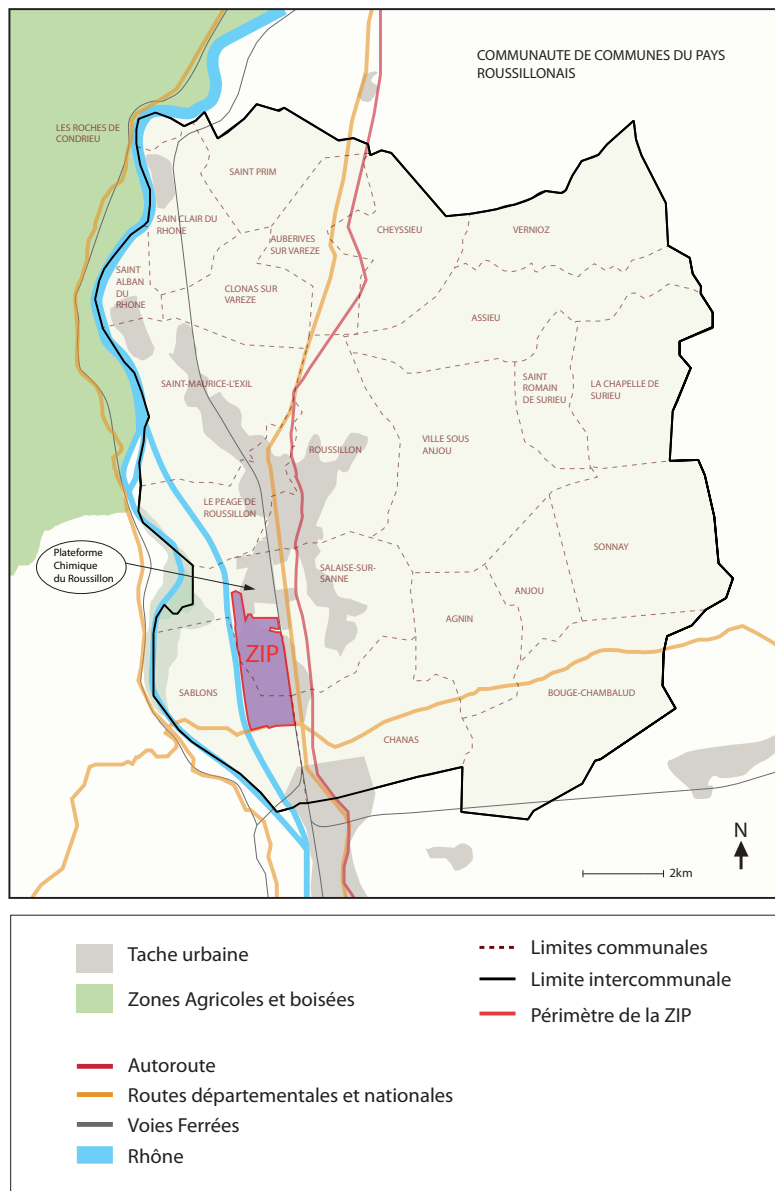
Disposée dans la continuité de la plateforme chimique de Rousillon – les Roches (1400 emplois), la zone industrialo-portuaire renforcera son attractivité et permettra de développer de nouvelles synergies sur un territoire disposant de compétences industrielles reconnues et d'une population formée à l'industrie de la chimie.

La configuration du site offre la possibilité de créer de l'activité économique dans un ensemble compact, d'une part, grâce au périmètre défini initialement en 1977 (dans le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme Givors-Vienne) qui n'a pas fait l'objet de morcellement et, d'autre part, grâce à la

topographie du site qui permet la création de grandes parcelles à proximité immédiate des accès aux infrastructures.



Carte de situation de la Zone Industriale-Portuaire de Salaise-Sablons, document Syndicat Mixte



carte de situation de la Zone Industrielle-Portuaire de Salaise-Sablons à l'échelle de l'intercommunalité, document syndicat mixte



Orthophotographie de la Zone Industrielle-Portuaire de Salaise-Sablons avec la localisation des entreprises, document syndicat mixte



2.1 L'ancrage historique de l'industrie dans l'agglomération roussillonnaise

Dans l'optique d'une analyse des liens entre territoire et industrie pour le cas de l'espace industriel INSPIRA, il apparaît comme essentiel d'entreprendre ce travail par une approche historique. En se basant sur les ouvrages de François DUCHÊNE et de plusieurs visites *insitu*, nous nous demanderons comment l'industrie a urbanisé et structuré le territoire roussillonnais?

Ce cas d'étude s'inscrira dans les conclusions de la partie théorique précédente. Ainsi nous nous apercevrons que l'industrie a été, dans un premier temps, auteur d'une forte urbanisation et organisatrice de la vie sociale de ses employés. Puis pour différentes raisons on assiste à un désengagement progressif des entreprises dans l'organisation de la cité. La dimension économique redevient le seul et principal objet des entreprises, dont la plateforme OSIRIS illustre cette forme a-territorial de l'industrie. Dans le prolongement de cette plateforme, le projet INSPIRA s'inscrit dans ce récit industriel. Ce projet marque une nouvelle forme de cohabitation entre le territoire et l'industrie. Et l'ancrage historique de l'industrie dans le territoire est l'un des premiers points clés de la territorialisation de l'espace industriel.


2.1.1 Les prémices du développement industriel

La région qui nous intéresse s'avance par paliers successifs d'Est en Ouest vers le Rhône, du plateau de Louze vers la plaine alluviale du Rhône. Sur la rive droite du fleuve on retrouve

le massif du Pilat. Trois rivières segmentent ce territoire sur la rive gauche, la Varèze au nord, la Sanne et le Dolon au sud. L'île de la platière délimite le point de rencontre des trois départements de Rhône-Alpes : l'Ardèche, la Loire et l'Isère. On y retrouve des lônes alimentées par une nappe alluviale du fleuve. Il s'avérerait que Roussillon date de l'époque romaine. Il aurait été un village de potier dû à la présence d'argile mais positionné sur la voie romaine reliant Vienne à la Méditerranée. Des bourgs et faux-bourgs se développèrent le long de cet axe stratégique pour arriver jusqu'au XIX^e siècle où l'on vit arriver le chemin de fer, le Paris-Lyon-Méditerranée. Une gare est implantée au cœur du Péage de Roussillon et une seconde moins importante à Salaise. Ces équipements ont largement contribué à une modification de la production agricole locale, avec une mise en verger importante. Le PLM a permis d'ouvrir de nouveaux marchés notamment pour les fruits. Dans un premier temps, c'est Salaise qui va développer son activité économique au travers de la petite industrie du textile.

Mais pour mieux comprendre le développement de l'industrie roussillonnaise, il faut s'intéresser au développement industriel lyonnais.

Lyon connaît un développement industriel très important grâce à la soierie et les différentes activités connexes. Cette activité va permettre le développement d'usines chimiques produisant des colorants synthétiques et de l'acide sulfurique. Ces activités chimiques vont être confrontées à un certain nombre de contestation due à leurs fumées et odeurs nauséabondes. De plus, leurs implantations dans des lieux stratégiques comme Perrache, rentrent en conflit d'intérêt avec les activités propres à la soierie. Ainsi les activités chimiques vont peu à peu se délocaliser en de-



hors de la ville sur des terrains vierges comme à Saint-Fons. Cette ville est dotée d'une gare ferroviaire du PLM, reliant l'industrie à ses clients. On retrouve ainsi les sociétés : Perret, Saint-Gobain, l'Electrochimie, Total-Fina-Elf, Ciba-Geigy et la SCUR (qui devint Rhône Poulenc puis Rhodia). Au début du XX^{ème} siècle ces industries chimiques se développent largement et sont amenées à produire de grande quantité.

Avec le conflit mondial de 1914, les sociétés chimiques sont appelées à orienter leur production pour l'armée. Ainsi la SCUR va produire des éléments de base pour des explosifs et gaz toxiques. Au regard des importantes commandes du ministère, la SCUR doit développer son activité et construire de nouvelles usines. Des terrains bon marché sont signalés à hauteur de Roussillon. Ainsi en 1914, la SCUR s'installe sur le pays roussillonnais. Cette implantation est initialement prévue comme temporaire, pour répondre aux commandes liées au temps de guerre.

Néanmoins l'activité de la SCUR va se pérenniser après guerre grâce à de nouvelles filières et c'est ainsi que l'industrialisation massive du territoire roussillonnais débute.

2.1.2 Rhône-Poulenc et l'industrialisation d'un territoire rural

Durant le conflit 14-18 les besoins pour l'armée ne cessent d'augmenter. Le site industriel de Roussillon atteint 1100 salariés. Après guerre, malgré une volonté d'installation temporaire sur Roussillon, la SCUR va maintenir son activité avec 300 employés. Des nouvelles débouchés s'ouvrent aux produits chimiques. Ainsi la SCUR va rapidement produire des sous-pro-


duits pharmaceutiques, de l'acide acétique ainsi que du chlorure d'éthyle. L'activité se réoriente donc sur de nouvelles filières et le site de Roussillon repart de plus belle.

La présence de telle industrie sur la commune, lui confère des revenus fiscaux très importants. Cela a un impact direct sur l'urbanisation de la ville au travers la construction d'écoles, de réseaux d'eau et d'assainissements. En 1923, l'entreprise Rhodiaseta s'implante à proximité de la SCUR.

Au regard du fort besoin de main d'œuvre, les industries vont entreprendre une vague d'urbanisation à leurs initiatives, en construisant des logements pour leurs employés. La question du logement des ouvriers est loin de ne posséder qu'un caractère strictement technique. Cette démarche se trouve fortement affectée par les débats idéologiques qui traversent le XIXème siècle, comme expliqué dans notre première partie (1.2). En 1920, la SCUR et Rhodiaseta décident de bâtir une cité ouvrière à proximité des usines. Le projet s'inscrit dans une conception classique des cités, se rapprochant du modèle de Dolfus, « la cité pavillonnaire de fabrique ». Il y a une distinction nette entre les différentes catégories de travailleurs de l'usine :

- Villa pour le directeur
- Maison collective divisée en quatre pour les ingénieurs
- Maisonnée avec jardin pour les ouvriers
- Caserne pour les ouvriers
- Cantonnement pour les ouvriers étrangers
- Hôtel de pension pour les hommes célibataires
- Ouverture du couvant pour les jeunes femmes

La hiérarchisation de l'habitat est très claire. De plus, sa



répartition spatiale s'inscrit dans la même logique. On retrouve les villas et les maisons d'ingénieurs à Péage de Roussillon au plus loin des usines. Les maisons ouvrières se trouvent le long de la RN7 sur la commune de Roussillon. Les routes sont orthogonales avec des numéros comme noms de rue pour le premier quartier et des noms de chimistes pour le second ensemble de maison. Les cantonnements sont des constructions rudimentaires où sont logés les immigrés venant travailler dans les usines. On retrouve des espagnols, des italiens, des belges ou encore des serbes. Par cette hiérarchisation de l'habitat, les populations étrangères sont peu intégrées, et ont des difficultés à accéder à des logements supérieurs (DUCHENE 2010). On peut estimer qu'en l'espace de quinze ans les deux usines ont construit environ 800 logements pour 3500 personnes. La proximité des cités et usines s'expliquent par plusieurs raisons :

- Raison technique (facilité de se brancher au réseau d'eau et d'assainissement des usines)
- Organisation du travail (fonctionnement en continue, la proximité rend plus facile l'accès au travail)

Le rôle des usines dans l'urbanisation de l'agglomération Roussillonnaise ne s'arrête pas au logement.

La vie sociale était organisée par l'entreprise. Comme l'explique le témoignage de Jacques Hugo portugais dans l'ouvrage de F.DUCHENE*, « Pour entrer dans les cités, il fallait être Français... ou bien être bon au foot et bien vu dans le Rhodia-Club », explique-t-il, faisant allusion à l'attention toute particulière que les usines portaient au club sportif, outil majeur de leur notoriété, au delà de l'agglomération. L'usine fait aménager un stade au sud des cités et une piscine. Il sera mis à disposition

* DUCHENE
François, (2010),
*Cités ouvrières en de-
venir, Ethnographies
d'anciennes enclaves
industrielles*

la société sportive et musicale Rhodia-Club.

Les cités ouvrières ne suffisent pas à contenir tout les ouvriers des usines. Ces dernières mettent en place un ramassage des employés dans les villages alentours avec un système d'autocar calqué sur les horaires des équipes. Les usines tournent en continu pour certaines. Ce système de transport sera utilisé pour le ramassage scolaire des enfants de l'école publique. L'agglomération vit au rythme des usines. En 1925, la SCUR conclut un accord avec la commune de Roussillon pour mutualiser certains réseaux d'assainissements. Peu à peu Rhône-Poulenc est en capacité d'agir comme une administration qui peut s'occuper d'une multitude d'affaires, dépassant largement les seules problématiques industrielles.

Le quartier des usines devient un réel pôle dont les villages doivent se connecter pour ne pas s'isoler. En effet, cet espace industriel concentre les dynamiques du territoire. Conscient de cette dynamique, les communes de Péage, et de Roussillon orientent leurs nouveaux aménagements en lien avec ce pôle industriel. L'industrie structure l'organisation de l'espace alentour.

Après la seconde guerre mondiale Rhône-Poulenc met en marche une deuxième vague de construction de logement. Cette fois-ci, la société rachète des domaines préexistants déjà insérés dans le tissu urbain originel. Le clos Mélot, le clos Beauregard ou encore le clos Avril serviront à construire des habitations de bonnes qualités, souvent pour les ingénieurs des usines.



Photographie des cités ouvrières de Roussillon, 2015, R. Avril



Photographie des cités ouvrières de Roussillon, 2015, R. Avril



Photographies Rhodia club, 2015, R. Avril



Photographie du stade du Rhodia Club, 2015, R. Avril

*DUCHENE
François, (2010),
*Cités ouvrières en de-
venir, Ethnographies
d'anciennes enclaves
industrielles*

Si depuis leurs implantations définitives, les usines ont en grande partie structuré l'urbanisation de l'agglomération, d'autres logiques se mettent en œuvre. Avec l'afflux important de nouveaux salariés Rhône-Poulenc décide de se dégager de la construction des logements pour son personnel. Ce processus est favorisé par un Etat de plus en plus garant des prestations sociales. Le plan Courant instauré en 1953, institutionnalise une socialisation des capitaux industriels destinés aux logements tout en confiant au secteur public la charge de construire les habitations ouvrières nouvelles.

Entre 1970 et 1990, le statut foncier des cités s'est profondément modifié avec le désengagement progressif des deux usines de ce territoire urbain. Les cités se sont « normalisées » en prenant progressivement place dans le marché local du logement. Pendant une vingtaine d'années, en effet, le quartier des cités a connu deux phénomènes parallèles, que nous allons ici découpler :

Le premier concerne la vente des maisonnettes par les usines. La cité de la Soie, située à l'est de la route nationale sept est la première à avoir été vendue. Les maisons individuelles ont été regroupées en lots et vendues par la société Rhodiaceta qui en était propriétaire. La société de textile est restée propriétaire de soixante-cinq logements non vendus et les a transférés à Rhône-Poulenc lors de sa cession d'activité. Cette vente s'est soldée en 1989 par la cession de ces appartements à un organisme HLM, l'OPAC de l'Isère, en même temps que celle des bâtiments collectifs de l'est et du sud de cette cité. Il les a soit conservés, soit à son tour revendus aux locataires intéressés. (DUCHENE 2010)

Un processus parallèle à la vente des cités concerne la reprise progressive par les communes de Roussillon et Salaise, des voiries et des réseaux divers internes aux deux cités. Le bâti a été vendu à l'organisme HLM. Par la suite les collectivités sont aussi intervenues pour améliorer les espaces publics des cités. En une vingtaine d'années, l'assiette foncière des cités, jusqu'alors sous une gestion unique des usines chimiques de l'agglomération, s'est progressivement morcelée. Sa partie collective, voiries et espaces publics, a été municipalisée, tandis que ses parties privées, les logements, sont désormais pour la plus grande part au marché local de l'habitat.

D'autre part, la gestion des risques technologiques entre dans la construction de la cohabitation. Le quartier des cités, mitoyen aux usines, se voit geler l'urbanisation par le maire, qui n'accorde plus de permis de construire pour des projets dont la taille est inférieure à 10% de la surface déjà existante.

Le 30 Juillet 2003 la mise en place de la loi Bachelot donnera lieu à l'établissement d'un PPRT au niveau de la plateforme chimique et des industries alentours. Cela se traduit par la démolition pure et simple d'une partie du quartier et l'abandon de maison ouvrière. Certaines voies ne sont plus circulables à vélo par exemple. La limite entre industrie et territoire devient plus franche.

Mais aujourd'hui, cette histoire industrielle se prolonge notamment au travers d'une forme de patrimonialisation des cités et de la vie sociale d'autrefois. Les murs du RhodiaClub (toujours actif) a été recouvert de photographie illustrant la vie des ouvriers dans les cités.



Maisons ouvrières abandonnées, 2015, R. Avril



Ancien quartier ouvrier, 2015, R. Avril

2.2 Le territoire acteur et manager de l'espace industriel

2.2.1 Le territoire à l'initiative du projet INSPIRA

Comme expliqué précédemment, les activités de la chimie (Rhône Poulenc) se sont développées à partir de 1915 dans l'agglomération roussillonnaise. Ces entreprises, associées à celles développées dans la périphérie de Lyon, constituent « le couloir de la chimie ». A partir des années 1970, une diversification des activités économiques a été recherchée. En 1999, une Plate-forme Chimique multi-entreprises est créée avec un GIE. Au rythme de la création de nouvelles activités et de la cession d'activités par Rhône Poulenc, la plateforme s'est consolidée pour atteindre 15 entreprises sur 150 hectares en 2013 et emploie près de 1400 salariés.

Voisine immédiate de cette plateforme, la zone Industriale-Portuaire de Salaise-Sablons comprend d'ores et déjà 104 hectares aménagés représentant 900 emplois. Le reste des 340 hectares sont vierges de toute construction. La grande qualité de cet espace, c'est qu'en 1977, la zone a été inscrite dans le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme Givors-Vienne, cela a donné lieu à une stratégie foncière qui permet aujourd'hui à plus de 90% du foncier disponible d'être sous propriété publique.

Fort de ses atouts, ce site est taillé pour devenir une plateforme industrielle de niveau européen. La région Rhône Alpes, le Département de l'Isère et la Communauté de Communes du Pays Roussillonnais ont décidé en 2009 de créer un Syndicat Mixte dédié au développement, à l'aménagement et à la gestion

du site dans la durée. Cet aménagement en partenariat avec la Compagnie Nationale du Rhône propriétaire de 115 hectares en bord à voie d'eau, est assuré par la société public local Isère Aménagement. Cette dernière intervient dans le cadre d'un contrat de concession d'aménagement.

Le développement économique et l'aménagement de ce site de 340 Ha se construisent avec de nombreux partenaires socio-économiques avec l'intention de développer un nouveau modèle de développement basé sur trois grands objectifs ambitieux et partagés :

- le développement d'activités industrielles et de service à l'industrie (avec un objectif de 2 000 à 3000 nouveaux emplois),
- le report modal du fret de la route vers le rail et le fleuve,
- la mise en place d'un modèle d'écologie industrielle et un management environnemental performant

Cet espace industriel responsable et multimodal sera véritablement la zone industrielle du 21ème siècle par le souhait de répondre aux enjeux du développement durable dans une recherche d'exemplarité.

Les institutions formant le syndicat mixte de la ZIP Salaise-Sablons :



Projet développé en partenariat avec :





Inauguration de la Maison de projet d'Inspira le 2 juillet 2015, par les parties prenantes du projet, de gauche à droite au premier rang : Annick Merle, Patrick Curtaud, vice-présidents du Département de l'Isère, dont le député Jean-Pierre Barbier est le nouveau président, Francis Charvet, président du syndicat mixte et de la CCPR, Florence Gouache, sous-préfet de Vienne, Gérard Leras, conseiller régional et vice-président du syndicat mixte, Daniel Rigaud, pionnier de la ZIP et précédent président du syndicat mixte, Christian Coigné, vice-président du département de l'Isère et nouveau président d'Isère Aménagement. [Photo Enviscope]

Le projet de la ZIP Salaise-Sablons a bénéficié d'une labélisation Grand Projet Rhône-Alpes, nommé «Rhône Médian». C'est une procédure spécifique de 5 ans entre la Région et des partenaires. Le principe est de faire converger sur des territoires à fort enjeux économiques et sociétaux des financements locaux et régionaux voire nationaux et européens.

Les ambitions du Grand Projet Rhône Médian, dont un protocole a été validé en novembre 2013 par 17 EPCI et collectivités territoriales, déclinent les orientations stratégiques de développement retenues pour la ZIP à l'échelle du territoire élargi : la valorisation du potentiel multimodal, l'écologie industrielle et enfin la coopération économique. Le projet de ZIP est à l'origine du GPRA Rhône Médian.

Le Syndicat Mixte de la ZIP qui vise l'excellence envi-

ronnementale souhaite traduire les impacts de cette création de ZAC en bénéfices pour le territoire alentour (environ 20 km autour de la ZIP). La priorité pour l'installation sur la ZIP sera donnée à des entreprises de production industrielle et le GPRA devra contribuer à valoriser les zones des autres EPCI pour travailler en complémentarité avec ces nouvelles entreprises.

Mais surtout, si le GPRA permet de valoriser les Zones des autres EPCI, de faire bénéficier leurs entreprises des services offerts sur la ZIP, s'il offre une promotion globale du territoire et de ses atouts chacun y trouvera son compte sans avoir à se déplacer. Le programme se décline en quatre enjeux :

- l'animation du GPRA
- l'écologie industrielle territoriale
- le report modal
- l'intelligence territoriale

Sous ces différentes formes le territoire devient l'acteur numéro un de l'espace industriel. Il en est l'initiateur. Une gouvernance croisant différentes institutions territoriales publiques s'organise pour donner naissance au projet INSPIRA. Cela a été possible par une politique portée dans le temps, qui a permis la conservation d'une grande capacité foncière. 340ha qui sont appelés à devenir un espace industriel d'envergure.

La labélisation en Grand Projet Rhône Alpes traduit la compréhension du territoire, de l'impact possible d'un tel projet sur le reste du territoire. En effet, ce projet GPRA a bien pour objectif d'anticiper les dynamiques territoriales dont la ZIP serait la source. Ainsi, au travers de cette organisation, une nouvelle cohabitation prend forme, entre industrie et territoire.

La zone d'aménagement concerté est une procédure d'urbanisme opérationnel instituée par la loi d'orientation foncière du 30 décembre 1967.

L'aménagement concerté repose sur la réunion de représentants de la puissance publique (administrations de l'Etat et collectivités locales) et des différentes catégories de citoyens intéressés (propriétaires, constructeurs, usagers) afin de préparer la décision et l'exécution d'opérations d'urbanisme. L'initiative de la ZAC revient à une personne morale de droit public : Etat, collectivité territoriale, groupement de communes, établissement public d'aménagement, chambre de commerce et d'industrie, port autonome etc... (Merlin et Choay 2010)

C'est sous cette forme que le syndicat mixte de la ZIP a choisi de mettre en oeuvre l'aménagement de la zone. La réalisation de la ZAC est confiée à Isère Aménagement au travers d'un contrat de concession d'aménagement.

Le concédant assume la responsabilité financière de l'opération, rémunère le concessionnaire au forfait et reçoit les équipements réalisés au terme de l'opération.

Le dossier de ZAC établi après concertation avec les habitants, les associations etc, comporte :

- Un rapport de présentation, précisant l'objet et la justification du projet, l'état du site et comportant une étude d'impact du projet sur l'environnement.
- Un plan de situation et un plan de délimitation de la zone
- L'indication du mode de réalisation et le régime retenu

L'objectif poursuivi est d'assurer l'intégration du projet d'urba-

nisme de la ZAC dans le plan local d'urbanisme dès le début de l'opération afin d'éviter que ne se constitue une enclave dans le territoire communal : les règles d'urbanismes dans les ZAC sont définies par le PLU et la ZAC doit être compatible avec les orientations du schéma de cohérence territoriale (SCOT).

Le PLU peut être modifié ou révisé en même temps que la ZAC est décidée.

Ainsi le choix porté par le syndicat mixte de constituer la zone industrialo-portuaire de Salaise Sablons au travers d'une ZAC, rentre pleinement dans le processus de territorialisation de cet espace. La ZAC de par sa procédure exprimée auparavant assure au projet une concertation avec les citoyens. Dans le cas d'INSPIRA, on peut retenir les attentions particulières exprimées lors des réunions publiques en termes de : trafic routier, qualité de l'air, l'emploi, entreprises à risques.

On ne peut pas dire qu'il y ait une forte opposition à ce projet, car de nombreuses personnes attendent des emplois. Ici, l'expression qu'une industrie incarne un «mal nécessaire» prend tout son sens. On a besoin d'emplois alors les nuisances sont tolérées dans un certain seuil. De plus, l'activité industrielle déjà présente dans le territoire, a permis de sensibiliser la population à cette question.

La ZAC donne une garantie qualitative de l'opération en terme de respect de l'environnement, d'intégration paysagère et urbaine. Ainsi la ZAC permet une meilleure intégration de l'espace industriel dans son territoire.

Actuellement le projet INSPIRA est dans la phase de la réalisation du dossier de ZAC qui est prévu pour fin 2016.

La territorialisation de cet espace industriel va jusqu'à inventer de nouvelles formes de gestion. En effet, une forme de management de l'espace s'organise dans ce projet.

Comme précisé auparavant, en 2009 le syndicat mixte de la Zone Industriale-Portuaire de Salaise Sablons est constitué. Il a pour objectif le développement, l'aménagement et la gestion du site dans la durée. Cette structure est amenée à se pérenniser et devenir le gestionnaire de cet espace industriel. Pour cela elle met en place différents outils pour manager le site.

Un comité d'agrément a été mis en place, il est chargé de faire appliquer les objectifs de la charte du projet INSPIRA. Il est constitué de : 3 membres du bureau du syndicat mixte de la Zone Industriale-Portuaire, 1 représentant de la Compagnie Nationale du Rhône, 1 représentant des entreprises installées sur INSPIRA, le Maire de la commune d'implantation, 1 représentant de l'aménageur, 1 représentant de l'agence économique de promotion de l'Isère, 1 représentant de l'Etablissement Public de Coopération Intercommunale, 1 représentant de la Chambre de Commerce et d'Industrie du Nord Isère, le Sous-Préfet de Vienne ou son représentant. Ce comité constitue un noyau dur de la gouvernance territoriale sur cet espace industriel. En plus de faire respecter la charte des objectifs, le comité a pour mission d'agréer ou non l'implantation d'une activité industrielle. Cette dernière doit s'inscrire dans les conditions de développement de projet INSPIRA explicitées dans la charte. Dans le cas contraire, la demande d'implantation de la société peut être refusée.

Le syndicat de la zone industrielle-portuaire pourra proposer aux entreprises désireuses de s'implanter une gamme de

solutions, en fonction de leurs besoins et de la taille et de la localisation des parcelles, afin de leur garantir à long terme la pérennité de la Zone industrialo-Portuaire et la conformité à sa vocation comme par exemple : une aide à l'implantation, des espaces de rencontre, la promotion du site, la mise en place d'un système de management.

Une maîtrise publique du foncier a été choisie pour garantir un usage dans le temps des grands équipements et le maintien, dans le durée, d'entreprises valorisant le potentiel économique et industriel du site. Ainsi des solutions de types « bail emphytéotique » ou bail à construction seront utilisés pour les utilisateurs, leurs conférant des droits réels et permettant pour l'entreprise une visibilité de longue durée tout en garantissant une occupation conforme, sur le long terme, aux objectifs de la ZIP. C'est un parti pris fort engagé par le syndicat mixte. Cela signifie beaucoup en terme de stratégie sur le long terme. Ce type de procédure permet de conserver une maîtrise publique totale sur le long terme.

En parallèle, une démarche de management environnemental se met en place sur INSIRA. S'inscrivant dans le système de management environnemental, qui définit les règles d'organisation permettant de rationaliser et de suivre les actions menées avec l'avantage de répondre à certaines attentes formulées dans la charte en terme de développement durable. Cette mise en œuvre se traduit par une certification adaptée fondée sur 5 objectifs principaux :

- la mise en valeur environnementale du site,
- l'intégration sociale et professionnelle des riverains,
- la mise en œuvre des principes de l'écologie industrielle,
- la gestion mutualisée et prospective des risques et de la sécurité

des installations, et

- la gouvernance fondée sur la concertation, la communication et la transparence.

La mise en place d'un SME sur le site de la ZIP à l'initiative et la gestion du syndicat mixte de la ZIP est un marqueur de la territorialité de l'espace industriel.

2.3 L'écologie industrielle vecteur de territorialité

2.3.1 Principes de l'économie circulaire et ses enjeux

« L'économie circulaire est une notion en faveur du développement durable, s'appuyant principalement sur les notions complémentaires d'écoconception, d'économie de la fonctionnalité et d'écologie industrielle, mais sans remise en cause profonde du modèle économique dominant. L'ensemble de ces notions convergent sur les objectifs globaux de préservation des ressources naturelles et de diminution des consommations d'énergies non renouvelables, pour tendre vers un système économique sobre en carbone, préservant les réserves foncières, valorisant des gisements de ressources locales et développant de nouveaux services en laissant entrevoir de nouvelles opportunités économiques. » Mat et Cerceau 2015*.

Dans notre cas d'étude on parle plus souvent d'écologie industrielle. Les deux principes s'inscrivent dans la même logique. Mais on peut les distinguer fondamentalement comme nous l'explique Mat et Cerceau, sur la question d'échelle, de l'opérationnalité, et des acteurs. «L'économie circulaire s'inscrit dans l'émergence d'un système monde, à l'échelle d'un nouvel espace

**MAT N. et
CERCEAU J.
(2015), Econo-
mie circulaire et
stratégies portuaires,
Note stratégique et
prospective*

globalisé où l'on considère toute région du monde comme marché potentiel pour cette nouvelle activité humaine qu'est le recyclage des ressources. L'écologie industrielle s'inscrit d'avantage à l'échelle locale des territoires. En s'inspirant directement des système biologique, l'écologie industrielle et territoriale cherche à optimiser, dans une logique de proximité, le management local des ressources et des déchets en densifiant les interactions entre parties prenantes occupant une même aire géographique.» Mat et Cerceau (2015). Ainsi l'écologie industrielle apparaît être la manière dont l'économie circulaire peut s'appliquer sur un territoire. Cela passe par des échanges de matières entre différentes sphères : industrielle, agricole, consommateur civil.

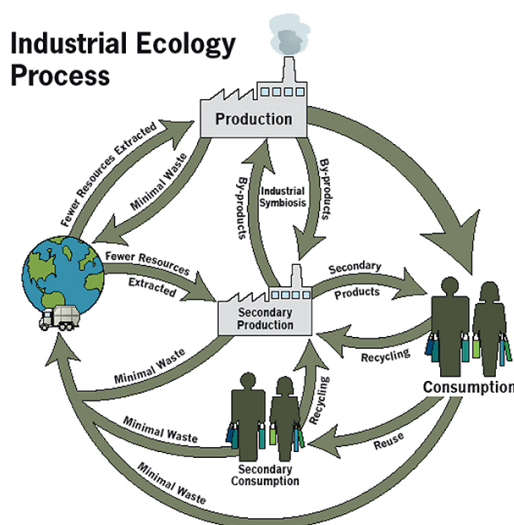


Illustration du concept d'écologie industrielle, Kang County

Comme l'explique Suren Erkman dans son texte fondateur «Vers une écologie industrielle» 1998, un système d'écologie

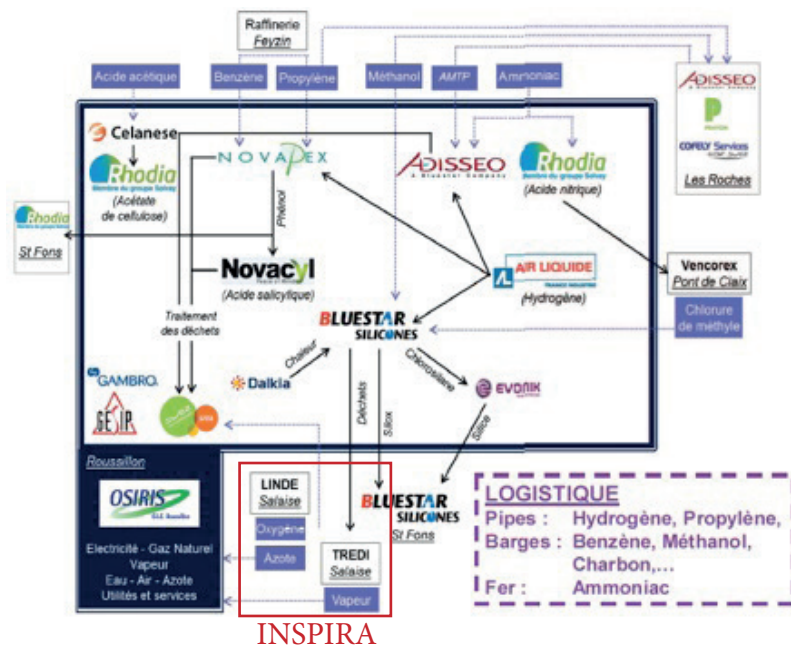
industrielle doit se baser sur les quatre points suivants :

- valoriser les déchets comme des ressources
- boucler les cycles de matière et minimiser les émissions dissipatives
- dématérialiser les produits et les activités économiques
- décarboniser l'énergie

On reconnaît finalement des procédés déjà connus comme expliqué en première partie, où les déchets des uns sont les ressources des autres. L'écologie industrielle n'est pas novatrice en soit, mais elle répond à un nouveau contexte d'une société hyperindustrielle. Ce concept a le mérite et l'intérêt de mettre la question industrielle au coeur de cette stratégie de développement durable, tout en s'ouvrant sur le reste du territoire et c'est bien là sa force. L'écologie industrielle ne se limite pas à une discipline, ni à un acteur, ni à une échelle, elle préconise une action globale et territorialisée, une industrie en lien avec son territoire.


2.3.2 L'agriculture comme possible lien avec l'industrie

Sur le site d'INSPIRA, l'écologie industrielle est déjà appliquée notamment au travers d'échanges de matières entre industries. Cela est présenté sous une forme plus commerciale de services aux industriels, voire d'échanges commerciaux. La proximité géographique favorise largement ces échanges grâce à des *pipe lines*, et permet de conserver sur certains procédés une rentabilité qui ne pourrait être possible à distance (perte de chaleur avec la distance).




Echanges de matières déjà existants, document GIE OSIRIS

Le principe de l'écologie industrielle ne se limite pas à des interactions industrie-industrie mais bien avec toutes les potentialités du territoire dont l'agriculture. Ainsi le syndicat mixte de la ZIP a mené une étude prospective sur le potentiel de développement de l'écologie industrielle sur une base agricole. Ce travail a été réalisé en 2012, par les étudiants de l'ISARA Lyon. Nous nous appuyons dessus pour en tirer un exemple possible de développement de l'écologie industrielle sur INSPIRA. En effet, l'agriculture possède un fort potentiel dans la valorisation de ses coproduits pouvant permettre d'établir des synergies intéressantes avec l'industrie. L'étude met en évidence quatre dimensions pour le développement de l'écologie industrielle en lien avec l'agriculture :



Zone immédiate : L'activité horticole et maraichère sous serre est très présente dans la vallée du Rhône. Ainsi il est intéressant de regarder comment cette activité peut s'inscrire dans le système d'écologie industrielle. La production sous serre permet à l'exploitant de mieux gérer les aléas climatiques, de maintenir une production régulière tout au long de l'année, et permet d'augmenter la productivité d'une espèce en mettant en œuvre des conditions plus favorables à son développement. Pour augmenter l'effet recherché, on fait couramment appel au chauffage des serres. Ce principe existe depuis les années soixante. Des chaudières à huile, gaz ou pétrole permettaient de chauffer de l'eau à très haute température, circulant dans des tubes à l'intérieur des serres, chauffant ainsi l'air ambiant. Mais avec le prix du pétrole qui explose dans les années 70, les rejets industriels deviennent une source de chaleur. Ces rejets industriels (vapeurs, eau chaude) peuvent couvrir jusqu'à 80% des besoins énergétiques. Par conséquent l'industrie trouverait une place dans le métabolisme territorial, limitant le dégagement de gaz à effet de serre et valorisant ces déchets thermiques pour d'autres activités. Ce système relatif à l'écologie industrielle est intéressant dans un développement plus durable et renforce les liens de l'industrie avec le reste du territoire. Ceci s'inscrit dans cette forme de territorialisation de l'industrie et participe à la cohabitation entre les deux parties.

La valorisation des noyaux de fruits apparaît comme un débouché étonnant. La vallée du Rhône est connue pour sa grande production de fruits liée à un climat clément pour ces espèces. Le territoire Rhône-médian (zone élargie au regard de l'espace industriel) produit environ 12 300 tonnes de fruits à noyaux par an. Les fruits récoltés se divisent en deux filières :



la filière bouche (fruit entier) et la filière transformation (compotes, purées etc). La filière transformation étant la seule filière dont les déchets peuvent être réellement exploités. Ainsi sur la base de la production annuelle, on considère environ 185 tonnes potentiels de noyaux récupérables dans cette filière. Les noyaux de fruits peuvent être utilisés pour produire de la chaleur grâce à des chaudières biomasse. Avec les 185 tonnes on estime une production annuelle de 664 MW, ce qui correspond à la consommation moyenne de 44 foyers. Ce principe pourrait être appliqué à l'industrie et s'inscrire dans des processus nécessitant de l'énergie. Le deuxième débouché intéressante pour ces noyaux de fruits seraient leur utilisation dans les éco-matériaux utilisés pour l'aménagement de la zone industrielle. Les noyaux peuvent par exemple servir de gravier.

La méthanisation est un processus naturel de digestion de matière organique par des bactéries produisant du biogaz et du digestat. Ce procédé est facilement réutilisable à l'échelle industrielle. Le type de gisement définit le type de méthanisation et la capacité de production de biogaz. Sur le territoire d'étude trois gisements principaux sont identifiés :

- Les ménages avec leurs déchets verts, déchets de cuisines, le papiers et le carton.
- L'industrie agroalimentaires, qui comptent des bio-déchets assez divers, et son souvent des matières compostables.
- Les grandes et moyennes surfaces, on retrouve les mêmes bio-déchets que le précédent.

La digestion de ces produits donnent du biogaz ou du digestat. Ces sous-produits permettent de produire de la chaleur ou de l'électricité en quantité.




Cet exemple montre donc les potentiels parfois étonnant de l'application de l'écologie industrielle. Au delà de créer des liens de matières entre entités territoriales, l'écologie industrielle invite aussi différents acteurs territoriaux à collaborer et donc faire émerger de nouvelles gouvernances et partenariats. Cela favorise l'appartenance de l'industrie à son territoire, et donc sa territorialisation. De façon plus générale elle donne à voir une nouvelle forme de cohabitation entre l'industrie et son territoire.

2.3.3 Des limites opérationnelles

Malgré des dimensions intéressantes, l'écologie industrielle se heurte à des réalités opérationnelle et économique. Les conditions du succès sont, selon S.Erkman, celles de tout système naturel :

- Diversité (les activités doivent être complémentaires de façon à que chacun trouve des ressources chez son voisin)
- Proximité (le coût de transport des déchets ressources ne doit pas être un frein)
- Coopération (pour créer une symbiose il faut que les différents acteurs soient en capacité de coopérer et de se faire confiance mutuellement).

Si ces conditions ne sont pas réunies, il semblerait difficile de faire émerger un système d'écologie industrielle. Néanmoins la plus grande difficulté, et celle qui est rencontrée sur le projet INSPIRA, est de passer d'un modèle théorique à une application pratique. En effet, l'écologie industrielle s'inscrit dans l'économie circulaire, et comme toute économie du modèle do-



minant actuel, la loi du marché prédomine. Ainsi les échanges de matières dépendent avant tout de conditions économiques. De plus, la production et les besoins de masse de certaines entreprises industrielles sont difficilement compatibles avec ce que peut fournir ou recevoir de plus petites entreprises ou gisements de matière (ménage, petite activité agricole, PME etc).

2.4 Quelle intégration urbaine pour l'espace industriel ?

2.4.1 Des contraintes fortes avec lesquelles il faut composer

A la fois source d'énergie et de matières premières, l'environnement naturel est une richesse territoriale dont l'industrie dépend. Dans une conception linéaire de la production, l'industrie pollue et nuit fortement à ce milieu prospère. Une pression forte s'exerce sur le milieu environnemental. Réciproquement, le milieu naturel apparaît comme une source de contraintes importantes dans ce rapport de proximité. La prise de conscience de la question environnementale dans le développement territorial, en fait une question liée et complémentaire du développement industriel. Ainsi, un certain nombre de lois et directives encadrent l'aménagement de tels espaces notamment concernant l'eau, la biodiversité, ou encore la prévention des risques industriels comme détaillé en première partie.

Dans la procédure de ZAC, le syndicat mixte de la ZIP a dû constituer une étude d'impact, réalisée en 2012. Cette dernière est un document central dans l'appréciation des mesures à prendre en terme d'aménagement et de compensation pour la

biodiversité. Selon cette étude, l'aménagement impacte 40 hectares d'habitat d'espèces protégées. Ainsi pour pouvoir aménager et construire sur ces terrains il faut une compensation d'habitat de l'ordre de 16 hectares insitu et 40 à 60 hectares exsitu (selon la qualité des espaces de compensation).

D'autre part, le cour d'eau de la Sanne traversant la zone Est en Ouest fait l'état d'un Plan de Prévention des Risques d'Inondations (PPRI). A cet effet, se rajoute le décret du 14 Mai 2015 qui considère le système d'endiguement au même titre qu'une digue. Cela signifie que le bassin d'expansion des crues existant sur le site va être sujet à une simulation de rupture, entraînant des zones d'inondabilité et donc de contrainte en terme d'aménagement. Une grande partie du site est déjà en zone bleue du PPRI ce qui signifie des mesures à prendre pour pouvoir aménager les parcelles. Ainsi, on comprend à quel point la cohabitation industrie/territoire ne se cantonne pas à la question du métabolisme ou encore de la proximité avec les lieux d'habitats.

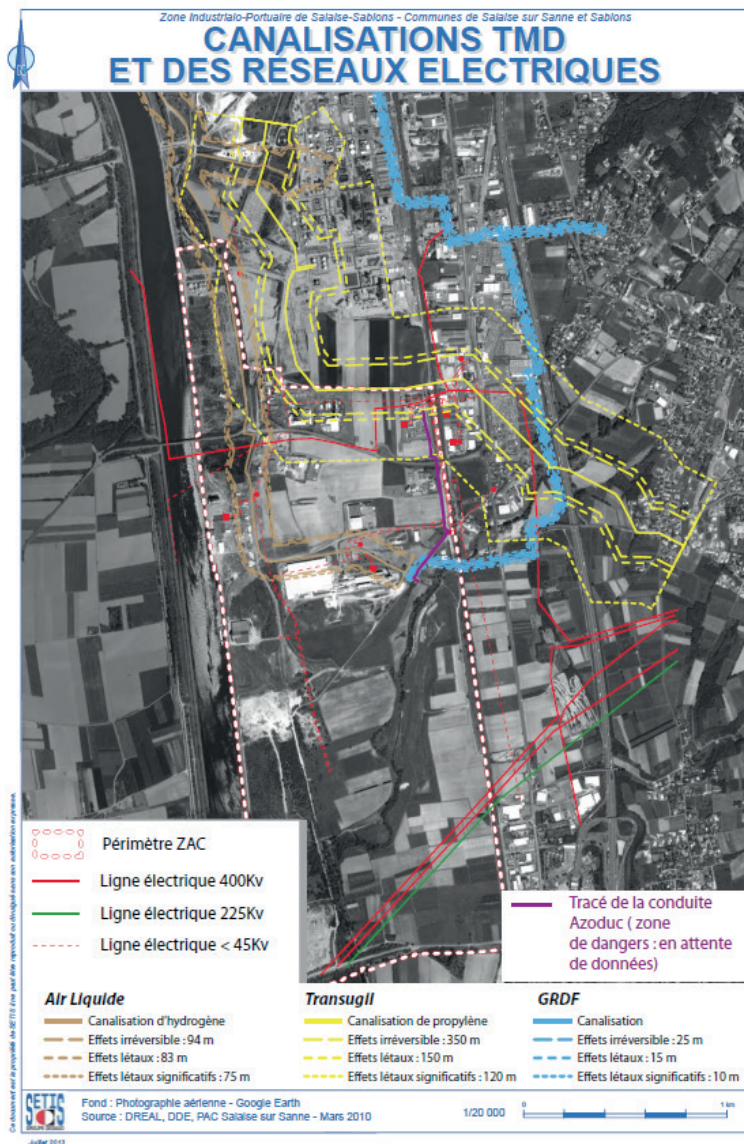
Un PPRT est aussi en vigueur. Il contraint l'aménagement mais aussi la circulation, notamment les modes doux qui sont interdits sur certaines portions de la zone. Ceci contraint fortement la perméabilité du site. A terme le PPRT peut évoluer avec des réductions des risques à la source. (Fermeture ou relocalisation des entreprises à risque).

D'autres contraintes encore peu stabilisées au point de vue juridique doivent être anticipées sur l'aménagement de la zone, comme par exemple les lignes hautes tensions, le transport de matières dangereuses, l'accès aux espaces portuaires etc. Les contraintes d'aménagements d'une zone industrielle sont nombreuses au regard de l'environnement, des usagers, et des autres activités.

CARTE 1: Synthèse des aléas
PPRT de Roussillon, Le Péage de Roussillon, Sablons, Salaise sur Sanne.
 (Adisseo, Bluestar Silicones, BM Chimie, Engrais Sud Vienne, Novapex, Rhodia Opérations, Rubis Stockage).
 Synthèse des Aléas -PAC complémentaire, avril 2011.



Plan de Prévention des Risques Technologiques de Roussillon et Salaise-sur-Sanne



Localisation des réseaux de canalisation et lignes hautes tensions, document Isère Aménagement

Après appel à candidature pour la maîtrise d'oeuvre urbaine de la ZIP Salaise-Sablons. Trois groupements ont été retenus pour participer à un dialogue compétitif. Un travail productif a été entrepris avec les groupements : François Grether, Reichen & Robert, et Joan Busquets BAU-B. Ce concours a mis clairement en perspective la question de l'ouverture de la zone comme espace urbain.

Le choix se porta sur le groupe Joan Busquets BAU-B. Il a su proposer la meilleure option d'aménagement au regard des conditions qui avait été fixées. Des conditions qui permettent d'assurer un fonctionnement industriel et multi-modal optimal. En terme d'ouverture de l'espace industriel, on remarque plusieurs partis pris forts.

Tout d'abord, le concept urbanistique se base sur une analyse exposant un espace structuré par des grandes infrastructures linéaires orientées Nord/Sud : autoroute, route nationale 7, chemin de fer et canal du Rhône, et cela dans une situation de vallée axée Nord/Sud aussi. Ainsi, en se basant sur l'existant, l'idée est d'inverser cette vision linéaire du territoire structuré par des équipements d'envergure nationale, en renforçant et créant des connexions Est/Ouest. Cela au travers de bandes «no aedificandi» de 60 mètres de large, qui se placent de façon transversale formant schématiquement une grille orthogonale. Cette construction géométrique du site a l'avantage d'être très flexible et durable dans le temps. On ne connaît pas à l'avance les besoins d'emprise des futures entreprises. Ainsi ce concept s'avère être un réel atout dans le phasage de l'opération et sa commercialisation. De plus, à long terme, cette organisation du système viaire

permet de s'adapter et de se convertir plus facilement à d'autres activités ou usages.

Ces bandes transversales sont le support de routes et d'espaces paysagers qui créent de la perméabilité à la zone, à la fois fonctionnelle mais aussi visuellement. La volonté de ne pas bâtir sur ces emprises donne de larges perspectives reliant les espaces urbanisés au canal du Rhône.

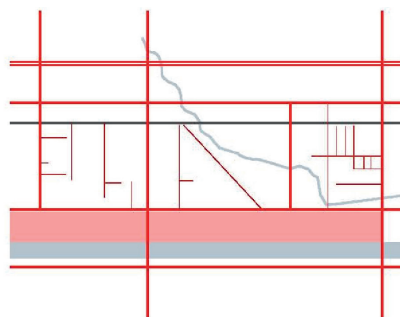
La connexion avec le territoire se fait plus largement avec un système de mobilité douce qui est séparé des voiries dédiées aux voitures et aux poids lourds. Ces cheminements reprennent le corridor écologique de la Sanne reliant ainsi Salaise-sur-Sanne à Sablons.

Ce corridor écologique de la Sanne devient un point central dans l'aménagement. Exprimé comme une épine verte, il devient le corridor territorial dans la zone industrielle. C'est le seul lieu de la zone qui n'est pas dédié à l'industrie. Sa qualité environnementale reste entière, et aura le rôle de favoriser la biodiversité et la gestion des eaux. A cela s'ajoute une «bande active» à l'arrière des digues de la Sanne qui permet d'envisager des usages temporaires et ludiques comme l'illustrent les images ci-après.

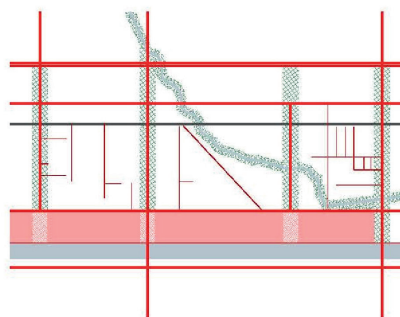
Il apparaît essentiel de rendre plus perméable l'espace industriel à tous. Imaginer d'autres usages sur un espace industriel de ce type permet aux habitants et aux salariés de vivre l'espace industriel autrement, de mieux le connaître et se l'approprier, pour plus facilement l'accepter.



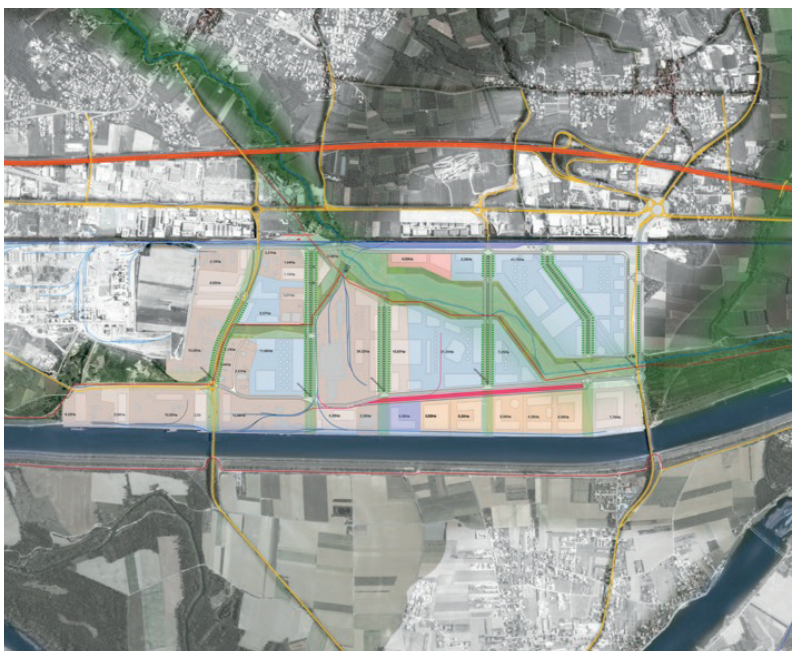
*Analyse d'un territoire
structuré par des équipements
Nord / Sud
document de travail, groupe-
ment BAU-B*



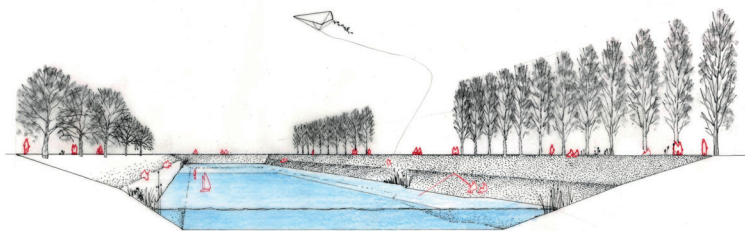
*Connexion fonctionnelle
du territoire par une maille
orthogonale
document de travail, groupe-
ment BAU-B*



*Connexion de l'espace
industriel avec les corridors
écologiques et le système de
mode doux
document de travail, groupe-
ment BAU-B*



*Plan masse à l'état de réflexion,
document de travail, groupement BAU-B*



LE BASSIN: ÉPINE VERTE CENTRALE.

*Illustration d'usages temporaires au niveau du bassin de la Sanne
document de travail, groupement BAU-B*



LA BANDE ACTIVE.

*Illustration d'usages temporaires au niveau de la bande active
document de travail, groupement BAU-B*



*Illustration d'usage possible le long de la Sane
document de travail, groupement BAU-B*



*Illustration de la ZIP Salaise-Sablons à terme
document de travail, groupement BAU-B*

2.4.3 L'industrie en horizon, un paysage qualifié et assumé

L'industrie se caractérise par des formes architecturales uniques, propres à chaque procédé industriel. Ces «châteaux industriels» comme François Grether les nomme, sont à la fois



Photographie de l'entreprise Tredi, 2015, R. Avril



Photographie du port CCI Nord Isère, 2015, R. Avril

exceptionnels de par leurs singularités, et aussi parce qu'ils reflètent architecturalement des activités et des processus industriels. Ce paysage industriel incarne une forme de sincérité, de face à face direct entre l'industrie et le territoire. Mais ils sont aussi une contrainte s'ils ne sont pas intégrés au paysage global.



Photographie de l'entreprise Eurofloat, 2015, R. Avril

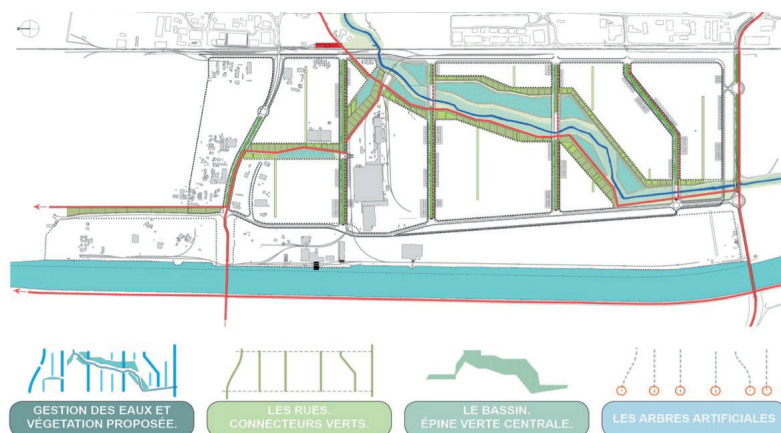


Photographie de l'entreprise BM chimie, 2015, R. Avril

Le choix défendu par l'équipe de paysagiste Battle i Roig, reconnue pour son approche d'architecture du paysage, a été celui d'un paysage actif au service de l'espace industriel. Dans cette conception, on ne considère plus le paysage comme horizon mais avant tout comme une architecture qu'il faut concevoir pour donner à voir un espace paysagé.

Ainsi l'aménagement paysagé se met au service de la fonctionnalité du site et de sa haute qualité environnementale. Basé sur deux fonctions principales : la gestion de la trame bleue et la trame verte, il se greffe sur les principes urbains et ses tracés transversaux. Ainsi les bandes «no aedificandi» deviennent aussi des lieux paysagés de première importance. Au travers d'une noue centrale, qui récupère l'eau pluviale et canalise le surplus vers la Sanne. D'autre part, ces couloirs verts font office de corridor écologique et pourront servir à la compensation insitu d'habitat d'espèces protégées, plaçant ainsi la Sanne au coeur de ce système paysagé.

L'architecture urbaine complémentaire de l'architecture paysagère s'apparente à une forme d'urbanisation de l'espace

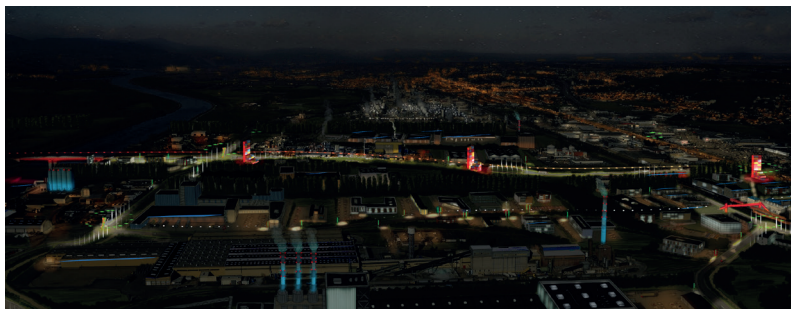


*Illustration du plan paysage
document de travail, groupement BAU-B*




*Illustration d'un axe transversal, avec un front bâti
document de travail, groupement BAU-B*

industriel. Ce choix est renforcé par la volonté d'avoir un front bâti le long de ces couloirs verts avec des plantations en son cœur. On voit ainsi émerger la naissance d'un boulevard industriel. Comme l'a fait Lyon avec son concept de campus industriel, ici, l'idée se rapproche d'un véritable quartier industriel, où l'on vient travailler, se récréer tout en se déplaçant librement dans les rues aménagées de façon confortable pour toutes pratiques.



*Illustration d'un possible paysage nocturne pour la ZIP
document de travail, groupement Francois Grether*

Le paysage ne s'éclipse pas la nuit, il se transforme même en un véritable spectacle dont la scénographie est assurée par ces usines qui ne cessent leurs activités que quelques heures par semaines. A l'image de l'ambition portée par le syndicat mixte en terme de développement durable et de qualité environnementale, l'architecture lumière exprimera par sa faible mise en lumière la




sobriété et le respect de l'environnement. La législation française est ainsi faite qu'il n'y a pas d'obligation d'éclairer tout le temps l'espace public, ni même les voiries. On recherchera à éclairer l'utile, en travaillant particulièrement sur ce qui réfléchit la lumière, à savoir les revêtements, les peintures, et les matières qui forment l'enveloppe externe des bâtiments dans le but d'économiser de l'énergie et composer un paysage nocturne d'une industrie en lien avec son territoire.

La réflexion portée sur un aménagement qu'on peut qualifier d'ouvert sur le territoire, au regard d'une plateforme industrielle classique, s'inscrit dans cette forme de territorialisation que nous explorons depuis le début de cette seconde partie. La meilleure acceptation de ces espaces industriels devra passer par des aménagements urbains qui réinventent la zone industrielle classique. Pour répondre à la cohabitation entre industrie et territoire, il est essentiel qu'une plus grande porosité s'établisse entre les deux. Le paysage apparaît comme une composante incontournable pour réussir ce face à face. Le paysage, c'est l'image. Et on sait à quel point l'image d'un lieu façonne son identité, sa personnalité, sa culture. La société d'aujourd'hui vit plus que jamais au travers de l'image et la qualité qu'elle renvoie.

CONCLUSION

Ce travail a permis d'explorer la question du développement industriel au prisme de la cohabitation entre industrie et territoire. La question de la cohabitation s'est finalement posée dès l'apparition de l'industrie au XIX^e siècle. Cette dernière a eu un tel impact sur les différentes sphères du territoire : économie, social, culture, urbanisation, environnement, etc. Certains ont pris l'initiative de porter une action globale. Au travers du processus d'industrialisation, des cités et des modèles sociaux ont émergés. Parfois utopiques, nombre d'entre eux ont été réalisés et restent aujourd'hui les marqueurs d'une certaine forme de cohabitation entre industrie et territoire.

Au fur et à mesure des débordements industriels, l'industrie s'est vue exclue des centres urbains. La législation, suivant les événements, a instauré un climat de prévention des conflits. Par le biais de ces législations, une mise à distance physique de l'industrie vis-à-vis de l'urbain se dessine. Il se rajoute à ce processus un contexte économique changeant. La mondialisation pousse les entreprises à devenir plus compétitives les unes que les autres. L'industrie se recentre sur sa fonction première de production et se spatialise sous des formes à but purement économique. Ces espaces, plateformes ou parc industriels, sont imperméables à l'espace urbain. Ce contexte exclut la question urbaine de la sphère industrielle. L'industrie apparaît pour les villes comme un «mal nécessaire» que l'on cloisonne dans sa zone. Mais au regard de la désindustrialisation massive des pays occidentaux, les engagements politiques amènent les institutions territoriales à être initiatrices d'un renouveau industriel, dans le but de relancer la



productivité et l'emploi. Le cas d'étude INSPIRA nous a permis d'explorer cette territorialisation de l'espace industriel qui apparaît comme une nouvelle forme de cohabitation.

De cette analyse historique jusqu'à l'étude du projet INSPIRA, nous pouvons distinguer trois temps distincts :

-1- Le temps de l'industrialisation des territoires. L'industrie entretient des liens étroits avec le reste du territoire, elle en est un de ses piliers, tant sur le plan physique que sur le métabolisme.

-2- Le temps du cloisonnement industriel, dû au contexte de la mondialisation et du rejet urbain. En ce sens, l'industrie incarne pleinement l'expression d'un «mal nécessaire»

-3- Le territoire à l'initiative de l'espace industriel pour répondre à l'enjeu de la compétitivité. On peut parler d'espace industriel territorialisé. Les institutions publiques portent les projets industriels.

Ainsi on s'aperçoit que la relation entre industrie et territoire s'inverse. Schématiquement, dans le temps (1) l'industrie fait le territoire, puis la relation prend un état de veille (2), pour qu'aujourd'hui le territoire soit l'initiateur de l'espace industriel (3).

Le cas d'étude INSPIRA nous a permis d'explorer ce nouveau rapport de cohabitation (3). Cette approche a été d'autant plus intéressante que le projet INSPIRA n'aborde pas du tout cette question dans ses perspectives de développement. L'enjeu économique et de compétitivité étant les principes directeurs.

Ceci mène le projet à devenir un espace d'innovation, d'application de l'écologie industrielle dans le but de développer les services aux entreprises, et d'apporter un vrai gain d'attractivité avec des équipements multimodaux performants.


Cela étant, ce projet incarne une nouvelle forme de cohabitation entre industrie et territoire : l'espace industriel territorialisé. C'est-à-dire l'appartenance de l'espace industriel à un territoire après un processus de territorialisation. Ce processus de territorialisation se décline en plusieurs lignes directrices :

- une inscription temporelle de l'industrie dans le territoire
- une construction de l'espace industriel par les acteurs institutionnels du territoire
- une forme de management par ces mêmes acteurs de l'espace industriel dans le temps long
- une prise en compte de l'impact de l'industrie sur tout le territoire (GPRA)
- une application du concept d'écologie industrielle vecteur de territorialisation
- un aménagement ouvert sur le territoire, se rapprochant de ce qu'on pourrait appeler un quartier industriel

Ce processus de territorialisation se fait dans le temps, à la fois par une inscription historique de l'industrie dans le territoire mais aussi par un management actif de l'espace industriel.

Néanmoins n'ayant pas été abordé sous cet problème, le projet INSPIRA ne semble pas tirer pleinement profit de ce processus.

Dans le but de répondre aux enjeux d'un développement harmonieux entre les sphères sociale, environnementale et éco-



nomiques, une stratégie de cohabitation entre industrie et territoire pourrait s'établir. Prenant pleine conscience de la territorialisation de l'espace industriel, il apparaît déterminant d'être vigilant sur certains points :

- l'importance des choix portés politiquement avec une industrie assumée qui est sans doute le premier pas pour une cohabitation optimale.

- prendre conscience de l'impact globalisant et structurant de l'industrie dans le territoire, par une gestion multi-scalaire et en s'intéressant à toutes les dimensions de la cité.

- la gouvernance d'un tel projet doit faire l'objet d'un réel travail pour coordonner les différentes échelles territoriales mais aussi les différents acteurs : public, privés, partenaires.

- l'approche réglementaire ne suffit pas à garantir un développement industriel durable et responsable. Après l'accident du 21 septembre 2001 à Toulouse, le législateur français a voulu repenser en profondeur les outils de planification urbaine permettant de faire cohabiter ville et industrie. Les limites d'une approche purement déterministe, irréprochable dans les textes mais difficile à mettre en œuvre au regard de l'enjeu économique.

- la territorialisation par la participation citoyenne et le monde industriel, qui doit être une clé pour rendre l'industrie désirée et non plus seulement tolérée.

Cette stratégie est l'occasion de profiter pleinement des qualités économiques et polarisantes de l'industrie pour générer de l'urbain. La ville a connu d'autres cloisonnements et paradoxes du même type, comme par exemple vis-à-vis des rivières. Aujourd'hui les métropoles se réinventent autour de l'eau avec une reconquête par waterfront. De même, l'industrie peut être

un moteur urbain voir métropolitain. Cela nécessite une envie particulière et une stratégie appropriée. Ici, il ne serait pas question seulement de poser une industrie sécurisée au cœur d'une agglomération, mais bien de réinventer un modèle urbain dans son ensemble, assurant une certaine qualité de vie.


Comme nous l'a appris le passé on ne peut compter sur une durée éternelle d'une telle activité. Alors dès sa conception il faut penser à son évolutivité dans le temps, la résilience du lieu.

Malgré cette bonne volonté, le développement industriel doit nous questionner d'avantage au regard des conditions de l'humanité. Aura-t-on, demain, toujours besoin de l'industrie ? Pourra-t-on continuer à être irrationnel vis-à-vis de notre environnement? N'y a t-il pas d'autres formes d'industries qui pourraient être explorées?

Pour pouvoir répondre complètement à la question de la cohabitation entre industrie et territoire, il faudrait sans doute remettre en cause le modèle industriel dominant sur un point central : celui de la proportion ou ce qui peut s'apparenter plus largement à la question de l'échelle : quantitatif, géographique, taille physique etc.

Rappelons que Suren Erkman s'est inspiré des système environnementaux pour faire émerger le concept d'écologie industrielle. Ces derniers tiennent leurs réussites à l'imbrication de plusieurs échelles dans le temps. Finalement, cela nous invite à réinterpréter notre problématique initiale pour se demander, comment faire cohabiter l'industrie avec les échelles territoriales?

Parfois inspirant la banalité, l'échelle humaine semble dans ce contexte avoir du sens. L'échelle humaine, c'est celle du territoire. L'homme vit au travers de seuils de tolérance (éco-



nomique, social et environnemental). Dépassant ces seuils il s'adapte mais dans le temps. S'il ne parvient pas à s'adapter, il met en péril sa survie. Ces variables souvent mesurables et caractérisent l'échelle humaine.

Pour faire cohabiter industrie et territoire, de nouveaux modèles industriels devront être capables de se fondre dans ces seuils. L'industrie ne peut continuer dans ce sens. En 2015 l'homme a consommé ses ressources renouvelables comme jamais auparavant. Nous devons changer de modèle dominant, et l'industrie apparaît comme une bonne opportunité d'innovation en ce sens. D'autres modèles industriels doivent être explorés : slow industrie, l'industrie de proximité etc ; s'affranchir du zoning et de l'image négative de l'industrie reste un réel défi pour mieux faire accepter et construire l'industrie du XXI^e siècle.

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES :

BARLES Sabine, (2013), L'invention des déchets urbains, France 1790-1970, éditions Champ Vallon

Bédarida M et Pacot T. (2004), Habiter l'utopie, le familistère Godin à Guise, éditions de la Villette

BEYER A. et DEBRIE J. (2014) Les métropoles fluviales concilier aménagement et logistique pour un développement urbain durable, L'Oeil d'Or


BONNET Jacques et BROGGIO Céline, (2009) Entreprises et territoires, ELLIPSES

BOURDU E. DUBOIS C. MERIAUX O. (2014) L'Industrie jardinière du territoire, La Fabrique de l'Industrie

BUCLET Nicolas (2011), Écologie industrielle et territoriale, Stratégies locales pour un développement durable, Septentrion, presses universitaires

BURMEISTER A. et DUPUY C. (2003), Entreprises et territoires. Les nouveaux enjeux de la proximité. Les études de la documentation Française.

CADBURY D. (2011), Chocolate wars, from Cadbury to Kraft : 200 years of sweet success and bitter rivalry, Harper Press



DUCHENE François, (2010), Cités ouvrières en devenir, Ethnographies d'anciennes enclaves industrielles, Publications de l'université de Saint Etienne

DUCHENE François, (2002), Industrialisation et Territoire. Rhône-Poulenc et la construction sociale de l'agglomération roussillonnaise, L'Harmattan, Villes et Entreprises

GAY Georges (1996), La ville industrielle : la fin des grandes usines métallurgiques de l'Ondaine et de Saint Chamind, Revue de Géographie de Lyon, n°3

HOUSSEL Jean-Pierre (1995), Les districts industriels, tradition et innovation, Revue de géographie de Lon, n°1,

HOWARD Ebenezer (1902), Garden Cities of To-Morrow, Aspects de l'urbanisme, Dunod, PARIS

LE ROUX T. et LETTE M. (2013), Débordements industriels, Environnement, territoire et conflit XVIIIe-XXIe siècle, Presse universitaires de Rennes

MAT N. et CERCEAU J. (2015), Economie circulaire et stratégies portuaires, Note stratégique et prospective

MERENNE-SCHOUMAKER Bernadette (1993), La localisation des industries. Presses universitaires de Rennes

MERLIN Pierre & CHOAY Françoise (2010), Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement, Presses Universitaires de

France, Paris.

RENAUD Angèle, (2015), Management et contrôle de gestion environnemental, éditions EMS Management et Société

RIFKIN Jeremy, (2012), La troisième révolution industrielle, Les Liens qui Libèrent, traduit de l'anglais par Françoise et Paul Chemla

VELTZ Pierre (2000), Le nouveau monde industriel, Gallimard

VELTZ Pierre et WEIL Thierry sous la direction de, (2015) L'industrie, notre avenir, EYROLLES, La Fabrique de l'industrie

ARTICLE & SYNTHÈSE :

BONNAUD L. et MARTINAIS E. (2005), Des usines à la campagne aux villes industrielles, Développement durable et territoires

CHARBONIER V. (2015), Rhône-Alpes : L'industrie du futur, graal d'Inspira

DOCUMENT EN LIGNE :

<http://www.lcp.fr/emissions/1-echo-des-lois/vo-d/141258-risques-industriels-une-bombe-a-retardement>



<http://www.entreprises.gouv.fr/etudes-et-statistiques/benchmark-europeen-sur-plateformes-chimiques>

SITE WEB :

<http://www.uic.fr>

<http://www.osiris-gie.com/fr/>

<http://www.zipsalaisesablons.fr>

<http://www.gouvernement.fr>

DOCUMENT DE TRAVAIL :

Charte pour un espace industriel responsable et multimodal

Etude ISARA 2012, Syndicat Mixte de la ZIP Salaise Sablons

Rendu final du dialogue compétitif, Reichen & Robert, Francois Grether, BAU, mars 2015, document Isère Aménagement

RENCONTRE & DISCUSSION :

Discussion dans le cadre de mes missions à Isère Aménagement :

- Repère européens, Agence d'urbanisme de Lyon, février 2015

- Dialogue compétitif avec le groupement François GRETHER
- Dialogue compétitif avec le groupement Joan BUSQUETS
- Dialogue compétitif avec le groupement Reichen & Robert
- Groupe de travail, Plan Guide d'aménagement
- Rencontre de concertation avec les associations environnementales, Juillet 2015
- Rencontre de concertation avec les entreprises de la ZIP, Juillet 2015